Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 45 / 19. OKTOBER 2022

MotoGP: Rins gewinnt Australien-Krimi

Last-Minute-Sieg für Suzuki

Moto2 auf Phillip Island

Alonso dominiert mit der Boscoscuro

Moto3 auf Phillip Island

Guevara verwandelt ersten Matchball

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 45



Formel 1: Budget-Deckel-Streit

Red-Bull-Titel dank Kosten-Trickserei?



Interview: Raffaele Marciello

GT3-König plant den Prototypen-Umstieg



DRM-Finale: 3-Städte-Rallye

Geipel schnappt sich Titel dank Regengala

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Wie geht es weiter in Red Bulls Budget-Streit? **S. 4**

Formel 1 Interview mit McLaren-Fahrer Lando Norris **S. 6**

Formelsport Kommentar zur W Series und aktuelle News **S. 8**

Historie Vergessene Rennstrecken: Circuito di Pescara **S. 10**

Formelsport Mercedes-Junior wird Formel-4-Meister **S. 12**

Sportwagen Interview mit GTWC-Meister Marciello **S. 14**

Sportwagen Rückblick auf nur sechs Jahre der DPI-Klasse **S. 16**

Sportwagen ELMS-Finale und aktuelle Nachrichten **S. 18**

Rallye Vorschau Catalunya und News aus den Serien **S. 20**

Rallye Philip Geipel wird hauchdünn DRM-Champion **S. 22**

DTM Hat sich die DTM endgültig aus der Krise gearbeitet? **S. 24**

Tourenwagen Finale der TCR Europe und aktuelle News **S. 26**

Porträt Janis McDavid: Ohne Arme und Beine zur Lizenz **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Suzuki-Pilot Rins siegt bei Phillip-Island-Thriller **S. 30**

MotoGP Weitere News und Ergebnisse aus Australien **S. 32**

Moto2-WM López gewinnt, die Titelanwärter straucheln **S. 34**

Moto3-WM Guevara sichert sich mit Sieg vorzeitig die WM **S. 36**

Historie Das Finale der 50er-WM 1962 in Argentinien **S. 38**

Straßensport Nachruf Victor Steeman, aktuelle News **S. 39**

Offroad Schmidt holt Sumo-WM-Titel, Nachrichten **S. 41**

Offroad Enduro-WM, Grasbahn-EM und Speedway Masters **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**



12 ADAC Formel 4: Beim Saisonfinale am Nürburgring sichert sich Andrea Kimi Antonelli den Titel

36 Moto3-WM: Izan Guevara mit WM-Jubel nach sechstem Saisonsieg auf Phillip Island

18 European Le Mans Series: Das Prema-Team siegt beim Finale in Portimão und feiert die Meisterschaft

42 **Enduro-WM: Andrea Verona holt sich in Zschopau den Königstitel EnduroGP**

PAIRAN



27 **NASCAR Cup Series: Joey Logano gewinnt den Auftakt zur vorletzten Playoff-Runde**

NASCAR

INTERVIEW LANDO NORRIS
Bei McLaren hatte man sich die Saison 2022 anders ausgemalt, trotzdem gelingen vor allem Lando Norris immer wieder Highlights. Im Interview spricht der Brite darüber, wann und wie man in die Erfolgsspur finden will.
Seite 6

ABSCHIED VON DEN DPI-AUTOS
Nur sechs Jahre lang fuhren die DPI-Prototypen in der IMSA-Serie umher. Wir blicken zurück auf großen Sport, die Geschichte der Hersteller und sagen, warum trotz des Abschieds niemand wirklich traurig sein muss.
Seite 16

SUMO-WM: SCHMIDT MACHT'S
Marc-Reiner Schmidt reiste als Favorit und Tabellenführer zum Finale der Supermoto-WM in Italien. Zwar schmolz der Vorsprung noch etwas, doch mit Speed und Köpfchen gelang letztlich die Titelverteidigung.
Seite 41



Schatten auf Red Bull

Red Bull hat 2021 mehr Geld ausgegeben, als es die Finanzregeln erlauben. Sagt die FIA. Das Team um Weltmeister Max Verstappen entgegnet, man sei unter dem Limit geblieben. Droht ein Rechtsstreit?

Von: **Andreas Haupt**

Die Feier in Suzuka fiel verhältnismäßig kurz aus. Das Chaos um die Punktevergabe nach Rennende und die früh angesetzten Heimflüge machten aus Verstappens WM-Sause eine Party im Speed-Dating-Format. Am Montag (10.10.) danach flatterte eine Nachricht in den Postkasten von Red Bull, die obendrein auf die Stimmung drückte. Die FIA teilte darin mit, dass der Rennstall aus Milton Keynes im letzten Jahr gegen die Finanzregeln verstoßen habe. Red Bull gab laut der Buchprüfer mehr aus als die erlaubten 148,6 Millionen US-Dollar.

Die FIA wirft dem Team einen kleineren Verstoß vor – einen „Minor Overspend Breach“. Dieser reicht von 1 bis 7,43 Millionen Dollar. Alles, was unterhalb von fünf Prozent der Gesamtsumme liegt. Alles darüber wäre ein kapitaler Verstoß gegen die Regeln. Davon sprachen die größten Gegner. Es war die Rede von acht bis zehn Millionen, die Red Bull nach ihren Berechnungen zu viel investiert habe. Die FIA-Buchprüfung ergab ein anderes Ergebnis. Leider nennt der Verband keine Details. Mehr als das halbe Fahrerlager fürchtet nun, die Prüfer rechnen schön, um einen Skandal zu vermeiden. Bei einem kapitalen Bruch der Finanzregeln wäre Max Verstappens erster WM-Titel fast nicht zu halten gewesen.

Minor Breach ein Unwort

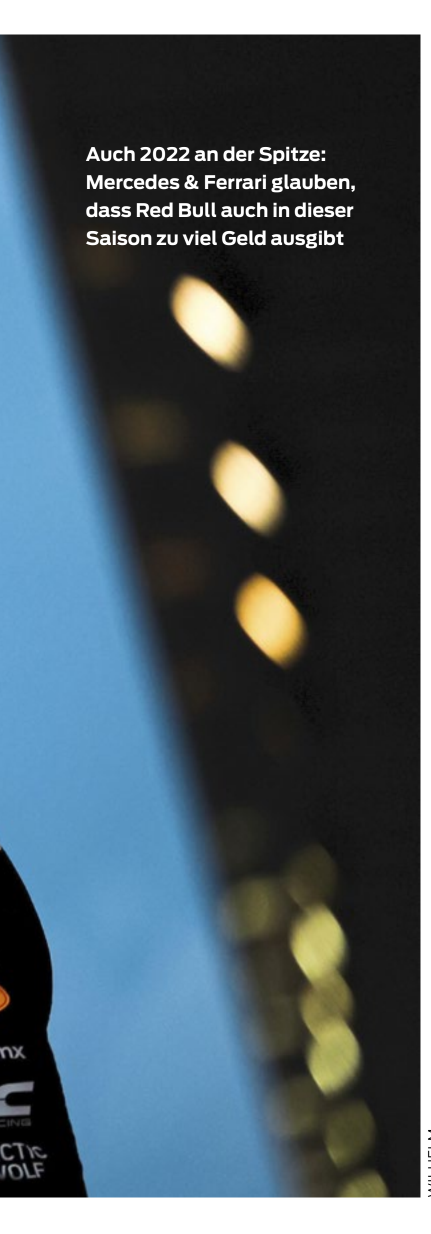
Der Aufschrei ist groß. Selbst wer nur leicht überzieht, kann einen großen Vorteil ziehen. Und zwar über Jahre, weil es mehr Parallelentwicklungen an den Autos möglich macht. Da müssen sich die Teams, die jetzt laut schreien, allerdings die Frage gefallen lassen, warum man überhaupt die Finanzregeln mit diesem Wortlaut unterschrieben hat. Schon vor der Unterschrift war doch klar, dass es kein Kavaliersdelikt ist, wenn man um bis zu fünf Prozent überziehen darf. „Im Nachhinein sind alle einig, dass es eine sehr unglückliche Wortwahl ist“, gibt ein Teamchef zu.

> **!** Die FIA lässt die Außenwelt im Dunkeln. Statt den Fall transparent offenzulegen, schweigt sie die Zahlen tot. Das lässt die Spekulationen und Gerüchte sprießen.

Der Strafenkatalog für ein kleines Vergehen sieht neben einer Geldbuße folgende Möglichkeiten vor: 1) öffentliche Verwarnung, 2) Abzug von Punkten in der Team-WM, 3) Abzug von Punkten in der Fahrer-WM, 4) Ausschluss von einem Wettbewerb – inklusive Rennen, 5) Einschränkung bei (Aerodynamik-) Tests, 6) Reduktion des Budgetdeckels. Angst vor der Höchststrafe hat Red Bull nicht. Verstappens erster Titel liegt bei einem geringfügigen Verstoß nicht auf dem Verhandlungstisch.

Sieben von zehn Teams bekamen das Zertifikat, die Buchprüfungen der FIA bestanden zu haben. Williams, Aston Martin und Red Bull fielen durch. Williams hatte Unterlagen zu spät eingereicht. Der Fall wurde nach Zahlung einer Geldstrafe von 25 000 Euro schon vor Monaten zu den Akten gelegt. Aston Martin wirft die FIA Verfahrensfehler vor. Auch das wird wohl eine finanzielle Strafe nach sich ziehen. Bei Red Bull sind es Verfahrensfehler – und eben der Übertritt der Kostenobergrenze.

Der Beschuldigte verweist darauf, dass die Finanzregeln neu und kompliziert seien. Dass es



Auch 2022 an der Spitze: Mercedes & Ferrari glauben, dass Red Bull auch in dieser Saison zu viel Geld ausgibt

WILHELM

unvermeidbar sei, dass gewisse Punkte von Team zu Team unterschiedlich interpretiert und angewandt werden. Nach Einreichung der Unterlagen sei es hin und her gegangen. Es heißt, es gäbe drei bis sechs Posten, über die Uneinigkeit zwischen FIA und Red Bull herrscht. Red Bull sagt, die eingereichten Unterlagen würden offenlegen, dass man rund vier Millionen Dollar unter der Kostenobergrenze läge.

Es gibt verschiedene Ansätze, die Diskrepanz zu erklären. Angestellte der Motorenabteilung „Red Bull Powertrains“ und von „Red Bull Advanced Technologies“, der Technologie-Abteilung für Sonderaufträge, würden vom Team herausgerechnet und von der FIA mitgezählt – weil sie nach Meinung der Buchprüfer mit dem Auto zu tun haben. Offenbar sind auch beratende Tätigkeiten ein Streitpunkt. Und der Umgang mit durch Krankheit bedingte Ausfälle. Das Team bringt noch eine Steuergutschrift vor, die nachträglich hereinkam.

Die Regeln sind durchaus komplex. Die Formel 1 ist ja auch ein komplexes Gebilde. Sicher ist: Eine Konzern wie Red Bull lässt Unterlagen des Teams von Top-Wirtschaftsprüfern absegnen.

Die Finanzregeln der Formel-1-Saison 2021 sind auf 49 Seiten niedergeschrieben. Das Ziel ist in Artikel 1.3 dargelegt: Förderung des Wettbewerbsgleichgewichts, der sportlichen Fairness und der finanziellen Stabilität und Nachhaltigkeit der Teams – bei gleichzeitiger Wahrung der einzigartigen Technologie und technischen Herausforderung. Der Budgetdeckel ist der Eckpfeiler der Formel 1 unter Liberty Media. Ohne wäre die Formel 1 nur schwer zukunftsfähig. Umso wichtiger ist es, dass Sünder nicht ungestraft davonkommen. Dass Verstöße wehtun. Sonst könnten sich andere eingeladen fühlen, es nachzumachen.

Gerüchte und Schweigen

Die Teams dürfen über ihr Geld innerhalb der Grenzen frei verfügen. Was stecken sie in die Fahrzeugentwicklung? Wie viel geben sie für Ersatzteile aus? Was wird ins Personal investiert? Die komplette Entwicklung fällt unter den Budgetdeckel. Die Motoren nicht. Beim Personal sind die Fahrer ausgenommen – und die Top-3-Verdiener. Das sind meist Team- und Technikchefs. Ein Gerücht erzählt, dass Adrian Newey bei Red Bull nicht unter den drei Ausnahmen geführt ist, sondern über einen Beratervertrag rausgerechnet wird. Damit könnte man einen anderen Topingenieur in den Ausnahmen unterbringen und müsste dessen Gehalt nicht innerhalb des Caps verrechnen. Red Bull bestreitet das vehement. Newey sei unter den Top 3 gelistet und damit außerhalb des Budget Caps.

Kostenloser Eintritt ins Fitness-Studio, vergünstigtes Mietwagen-Leasing, Lebensversicherung, Rabatte: zählt alles zum Budget Cap. Selbst das Kantinenessen. Was ein Team hier bezuschusst, wird vom Budget Cap abgezogen. Klingt banal, ist es aber nicht. Geld, das man hier „einspart“, kann man schließlich ins Auto stecken.

Das Catering an der Rennstrecke gehört dagegen nicht zum Budget Cap. Marketing, Hotels, Flüge, Einschreibegebühren, Kosten für die Superlizenz, Sozialversicherungsbeiträge, Bonuszahlungen, Mutter- oder Vaterschaftsurlaub, Ersatz bei Krankheitsvertretung – sind ebenfalls kein Teil der Budgetdeckelung.

Noch ein Gerücht: Red Bull habe einen hochrangigen Ingenieur entlassen, aber die anfallenden Gehaltskosten während der Karenzzeit nicht in den Büchern angegeben. Dabei würde es in das Budget Cap gehören.

Red Bull muss schweigen: „Zu einem laufenden Verfahren dürfen wir nichts sagen.“ Wie man hört, seien Team und FIA an einer schnellen Lösung interessiert: Keiner will eine Schlammschlacht. Die Konkurrenz fordert harte Strafen. Zum Beispiel: Die doppelte Summe der Überschreitung vom 2023er-Cap abzuziehen und die Windkanalzeit ab sofort um den errechneten Zeitgewinn zu kappen. Red Bull wird da nicht mitspielen. Wenn man sich nicht auf einen Vergleich verständigt, wird das „Cost Cap Adjudication Panel“ eingeschaltet. Es besteht aus sechs bis zwölf Richtern. Die Frage ist, ob das System der FIA auch bei einem Zivilprozess robust genug wäre. Das Regelwerk scheint in vielen Punkten zu vage geschrieben. ■



WILHELM

Druck auf FIA-Präsident Ben Sulayem: Noch schweigt er zum Fall Red Bull



MOTORSPORT IMAGES

Achterbahnfahrt: Erst zweiter Verstappen-Titel, dann Anklage durch die FIA



WILHELM

Keiner Schuld bewusst: Red Bull hält sich alle notwendigen Schritte offen



XPB

McLaren-Pilot Lando Norris spricht über seine starke Saison, den Rückstand auf die Topteams, das Jahr der Wahrheit für McLaren 2024 und Verhandlungen mit Red Bull.

Von: **Andreas Haupt**

53 der 54 Podestplätze errangen Fahrer von Red Bull, Ferrari und Mercedes. Sie sind mit dem Podium in Imola die Ausnahme. Macht Sie das glücklich oder depressiv?
Wenn ich daran denke, macht es mich glücklich. Speziell die Art, wie ich es erreicht habe. Unter schwierigen Bedingungen mit einem tollen Qualifying, in einem Auto, das vielleicht das fünft- oder sechstschnellste war. Ich habe das Gefühl, dass ich auf dem Podest stehe, sobald sich mir eine Chance dazu eröffnet – ob in dieser Saison oder den vergangenen. Im Hinterkopf schwirrt mir aber herum, dass ich dort gerne häufiger stehen würde.

Die Hoffnung war, dass sich durch neue Regeln mehr im Feld bewegen würde. Das traf nicht ein.
Ich hatte nicht von uns erwartet, jedes Wochenende auf dem Podest zu sein. Aber unser Ziel war es, näher an den Topteams zu sein. Leider sind wir weiter weg.

Wie gehen Sie damit um?
Hier und da ist es frustrierend. Ich kann aber nicht viel dagegen tun. Es macht keinen Sinn, mich zu ärgern. Es kann im Sport passieren. Mercedes hatte nach dem Gewinn so vieler Weltmeisterschaften auch nicht erwartet, in diesem Jahr so zu straucheln. Es gibt ein Leben abseits der Formel 1. Du musst einfach lernen, das Beste aus der Situation zu machen. Ein Podest in Imola. Ein vierter Platz in Singapur. Diese Ergebnisse sind wie große Siege für uns, weil wir nicht mehr erreichen können.

WM-Siebter: Lando Norris holte in bislang 18 Saisonrennen 101 Punkte. Teamkollege Ricciardo nur deren 29

WILHELM

McLaren hatte einen sehr guten Wintertest in Barcelona. In Bahrain ging es rasend abwärts. Sie fuhren mit Williams am Ende des Feldes.
Das war ein Albtraum. Wir dachten nach Barcelona, dass wir gut dastehen. Unser Auto hatte auf Anhieb funktioniert. Wir hatten sofort ein Verständnis dafür, wie

„2024 wird das Jahr der Wahrheit für McLaren“

wir es zum Arbeiten bringen. Am Ende des Barcelona-Tests begannen wir bereits, unser Auto zu optimieren. Das ist sehr früh. Andere Teams hatten es anfangs schwerer, dafür aber mehr Luft für Fortschritte. Bis Bahrain hatten sie Zeit, ihre Autos besser zu verstehen. Wir hatten nicht mehr viel, was wir verändern konnten. Nach dem ersten Rennen haben wir gemerkt, wo wir tatsächlich stehen. Und wie weit weg wir wirklich weg sind. Das war schwer zu verdauen. Unsere Bremsprobleme hatten natürlich nicht geholfen. Aber selbst wenn wir den perfekten Test gehabt hätten. Das hätte nicht viel verändert. Wir wären vielleicht etwas besser aufgestellt und hätten die Entwicklungsrichtung etwas früher verstanden. Wir wären dann ein oder zwei Rennen vor dem Zeitplan.

Sind Sie zufrieden mit der Reaktion des Teams?
Wir lagen anfangs hinter vielen Teams zurück, sind dann aber schnell auf ein vernünftiges Level gekommen. Aber wir blieben immer hinter Alpine. Die waren praktisch ab dem ersten Rennen konkurrenzfähig. Wir waren vielleicht bei zwei bis vier Rennen besser. Aber nur einen Tick. Sie sind dagegen manchmal gleich fünf bis sieben Zehntel schneller. Ich hatte gehofft, dass wir die Lücke mehr schließen können. Es ist schon eine Überraschung, dass wir überhaupt gegen sie kämpfen können. Wir sind dran, weil wir in anderen Bereichen gute Arbeit abliefern: bei den Boxenstopps, der Strategie und der Zuverlässigkeit.

Kann McLaren nur mithalten, weil Sie das Auto überfahren?
Ich glaube nicht daran, dass man mehr herausholen kann als drinsteckt. Ich mache die Arbeit, die von mir erwartet wird. Aber ich habe nicht das Gefühl, dass das Auto macht, was ich möchte. Ich musste mich ziemlich anpassen.

Wie?
Das ist schwer zu beschreiben. Wie ich das Auto lenke. Wie ich bremse. Es ist nicht einfach so, dass du auf die Bremse trittst und dann einlenkst. Es kommt immer auf das Timing an, wie schnell oder langsam du es machst. Langsame, mittelschnelle, schnelle Kurven: Das ändert sich ständig. Eigentlich will ich viel Schwung in die Kurve mitnehmen. Also von der Bremse runtergehen und den Kurveneingang attackieren. Von diesem Stil habe ich mich in diesem Jahr weiter wegbewegt. Dieses Auto ist nicht für meinen Fahrstil gemacht. Ich musste mich darauf einstellen. Und ich habe das Gefühl, dass ich das getan habe. Aber es fühlt sich für mich immer noch nicht natürlich an, es so zu fahren. Ich bin glücklich über die Arbeit, die ich leiste. Selbst mit diesem Auto hole ich viel raus.

> „Ich will das schnellstmögliche Auto. Wenn es nicht zu meinem Fahrstil passt, muss ich mich einstellen. Das ist mein Job als Rennfahrer.“
>
> Lando Norris

Was fordern Sie von einem Auto? Charles Leclerc sagt, er hasse Untersteuern und liebe Übersteuern. Wie geht es Ihnen?
Ich bin da genauso gestrickt. Ich hasse untersteuernde Autos. Und genau so eines haben wir leider aktuell. Das musste ich erst einmal lernen. Ich versuche gewöhnlich, Flügel vorne wegzunehmen und die mechanische Balance des Autos so zu verändern, dass ich viel Rotation reinbekomme. Manchmal ist es so, dass du trotzdem das Untersteuern behältst und gleichzeitig auch noch Übersteuern dazukommt. Aber ich war immer ein Fahrer, der ein agiles Auto mochte. Und dann mit den Konsequenzen lebt, dass das Auto hinten eben stärker rutscht.

Weil Sie mehr Kontrolle durch das Übersteuern spüren?
Ja. Du hast mehr Kontrolle. Ein übersteuerndes Auto macht, was ich will. Wenn ich etwas mehr lenken will, rotiert es. Ich kann besser kontrollieren, wie ich das Auto für die Kurve positioniere. Beim Untersteuern ist es anders: Da habe ich das Gefühl, dass das Auto mich kontrolliert. Wenn du mitten in der Kurve steckst und Untersteuern hast, musst du lange warten. Das fühlt sich wie eine Ewigkeit an, selbst wenn nur ein halbes Zehntel verloren geht.

Wollen Sie das ändern lassen für die nächste Saison?
Würde ich gerne. Es ist aber nicht so einfach. Ich gebe dem Team ständig Rückmeldung. Sie wissen, was ich gerne hätte. Gleichzeitig will ich, dass sie mir einfach das schnellstmögliche Auto in die Hände geben. Und wenn das nicht meinen Vorstellungen entspricht, ist das trotzdem in Ordnung. Mein Job als Fahrer ist es, mich darauf einzustellen.

Was ist die größte Schwäche des Autos?
Da bin ich nicht ganz sicher. Allgemein fehlt Abtrieb. Gleichzeitig mangelt es ein bisschen an Effizienz. Schauen Sie sich den Red Bull an. Die fahren mit so einem großen Flügel in Monza. Trotzdem ist ihr Topspeed so gut wie unserer. Dabei fahren wir einen Flügel, der fast flach liegt. Wir brauchen also viel mehr Abtrieb und gleichzeitig weniger Luftwiderstand.

Red Bull und Ferrari sind eine Sekunde weg. Normal kann man so einen Rückstand nicht aufholen. Sind Sie dennoch optimistisch?
Ich kann nicht einfach mit Ja oder Nein antworten. Ich glaube an uns. Wir haben einen Punkt erreicht, an dem wir besser verstehen, was wir machen müssen. Welche Richtung wir einschlagen sollten und wie wir unsere Ziele erreichen. Wir haben auch ein besseres Verständnis, warum wir in den letzten beiden Jahren nicht so viele Schritte nach vorne gegangen sind, wie wir es wollten. Liegt es an unserer Fahrzeug-Philosophie? Am Design? Am Windkanal? Ich hoffe, dass uns der neue Tunnel für 2024 und 2025 hilft. Ich muss weiter daran glauben, dass mein Team gut entwickeln kann.

Sie erwähnen den Windkanal. McLaren baut daneben auch einen neuen Simulator. Beides sind Werkzeuge, die aber erst bei der Entwicklung des 2024er-Autos helfen. Ihr Teamchef sagt, dass 2024 das Jahr der Wahrheit für McLaren wird.
Da stimme ich zu 100 Prozent zu. Das wird unser erstes Jahr, in dem wir keine Entschuldigungen mehr haben. Aktuell können wir noch ehrliche Ausreden vorbringen. Glauben Sie mir: Das gefällt keinem bei McLaren. Keiner hat die Mentalität zu sagen, dass wir das bestmögliche Wochenende abgespult haben – und wir nur aus den genannten Gründen hintendran sind. Wir schauen immer danach, was wir besser machen können. 2024 wird das erste Jahr, in dem wir mit unserer Infrastruktur fast auf dem Level der Topteams agieren. Der Rest liegt dann an uns, an den Leuten, die hier arbeiten.

Haben Sie vor Ihrem neuen McLaren-Vertrag auch mit Red Bull gesprochen?
Ja, aber das zeigt doch noch mehr mein Vertrauen in McLaren. Obwohl es Gespräche mit Red Bull gab, hatte ich das Gefühl, dass McLaren das richtige Team ist, um meine Ziele zu erreichen. Ich bin superglücklich und fühle mich wohl. Ich glaube an die Mitarbeiter. Mein Kopf schaut voraus. Ich denke langfristig. Wir müssen stetig weiterarbeiten. 2024 und 2025 werde ich dann meine beste Chance mit McLaren haben. ■



Lando Norris

Geburtstag: 13. 11. 1999
Geburtsort: Bristol
Herkunftsland: England

Die ewige Suche nach der Formel Frau



Sichtbar sein, zeigen, was sie können – das ist der Grundgedanke der W Series. Doch nun ist die erste weltweite Rennserie für Frauen verschwunden. Einfach so, zwei Rennen vor Saisonschluss.

Von: **Elmar Brümmer**

Plötzlich hieß es: Weg mit den lila Heckflügeln! Was nichts mit der Idee oder den Leistungen zu tun hat. Es fehlt schlichtweg an der genderneutralen Basis für guten Motorsport: dem nötigen Geld. Keine Nordamerikatournee mehr, weil – ausgerechnet – ein US-Investor seine Zusage zurückgezogen hat. Da unterscheidet sich die Serie, die im Rahmenprogramm der Formel 1 mitreisen durfte, nicht von Start-ups in anderen Branchen: Sie leben zunächst davon, dass jemand an sie glaubt.

Wird das vorläufige Aus der Formel Frau die Motorsportwelt erschüttern? Wohl kaum. Jamie Chadwick, die auch im dritten Jahr überlegene Fahrerin, wird ihr Glück anderswo versuchen. Einigermaßen bekannt ist die Britin ja inzwischen, Punkte für die Superlizenz gibt ihr der Meistertitel auch. Doch der Weg ist noch weit, die Lernkurve steil. Natürlich ist auch die Formel 1 längst auf der Suche nach dem ersten weiblichen Stammpiloten. Testpilotinnen gab es schon viele, kaum eine Nachwuchsakademie ohne junge Frauen. Die Italienerin Lella Lombardi hat im Jahr 1976 einen halben WM-Punkt geholt, das war bislang alles an Zählbarem. Mit Diskriminierung hat das nichts zu tun. Es verhält sich so ähnlich wie mit dem momentan so dringlichen Wunsch nach einem US-Amerikaner im Grand-Prix-Sport: Das Können ist entscheidend.

Motorsport ist kein Ausscheidungsfahren der Geschlechter. Rein körperlich gesehen haben Frauen keinerlei Nachteile, einen Rennwagen zu bewegen. In der Rallye gibt es genügend Beispiele, auch bei Sportwagenrennen oder den IndyCars. Aber Racing ist eben auch eine gnadenlose Leistungsgesellschaft, extrem datengetrieben – da gibt es keinen Platz für irgendwelche Quoten. Erinnern wir uns an den ersten deutschen Champion, auf den die Königsklasse so lange gewartet hatte. Oder an den ersten schwarzen Rennfahrer. Michael Schumacher und Lewis Hamilton haben es nur dank ihres Talents nach oben geschafft.

> „Es ist toll, dass es die W Series gibt. Aber diese Frauen schaffen nicht den Aufstieg in andere Serien. Wir müssen also mehr tun, um sie zu unterstützen."
>
> Lewis Hamilton

Deutsche Rennfahrerinnen, die in bunten Blättern posieren und sich immer gern mit dem Verweis auf eine mögliche Formel-1-Karriere verkaufen, wenn sie denn nur endlich die Chance bekämen, tun der Sache keinen Gefallen. Das beste Alleinstellungsmerkmal sind immer noch das Können und das Durchsetzungsvermögen. Ist beides da, würde es bei Sponsoren und Förderern für jede Frau sogar einen Extra-Bonus geben. Auf diese Art überholt zu werden, damit müssten die Männer dann eben leben.

Die Königsklasse gehorcht zumindest hinter der Boxenmauer längst dem Prinzip der Gleichstellung. An Max Verstappens Titelgewinn hat die Strategin Hannah Schmitz einen riesigen Anteil, man stelle sich nur vor, sie wäre in diesem Jahr bei Ferrari gewesen … Kaum ein Team ohne Ingenieurinnen und Mechanikerinnen. Von PR-Abteilungen ganz zu schweigen. Sogar die FIA hat jetzt eine CEO bekommen. Die Gesellschaft ändert sich, und der Motorsport ist keine Insel.

Dass die W Series in Motorsport aktuell nicht viel Raum bekommen hat, hat mit Machotum nichts zu tun, sondern schlichtweg mit dem sportlichen Niveau – als Serie für fortgeschrittene Anfänger. Vor allem ist eine reine Frauen-Meisterschaft nach Meinung der Redaktion der falsche Weg. Auch für viele professionelle Rennfahrerinnen, die sich längst woanders emanzipiert hatten, war die Geschlechtertrennung eher ein Rückschritt. Besonders empört zeigte sich die ehemalige Indycar-Pilotin Pippa Mann: „Was für ein trauriger Tag für den Motorsport", klagte die Britin 2018 bei der W-Series-Gründung. Sie will wie viele andere Frauen mit den Besten des Sports konkurrieren, nicht nur mit den besten Frauen.

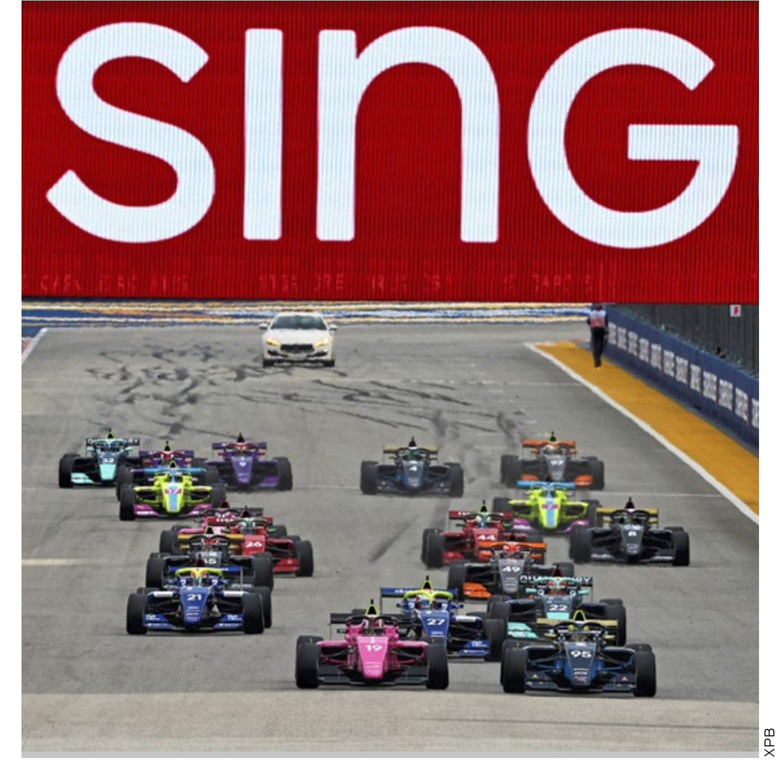
Die Macher der W Series halten dagegen, dass eine eigene Meisterschaft notwendig sei, damit es am Ende genug Kandidatinnen für den Aufstieg gibt. Eine rasende Casting-Show als Sprungbrett also. Das größte Problem ist die Statistik: Im Einstiegsalter zwischen vier und zwölf Jahren sind nur etwa fünf Prozent aller Teilnehmer Mädchen, dementsprechend verringert sich auch die Anzahl derjenigen, die es in dieser teuren und aufwendigen Disziplin bis in die Top-Serien schaffen. Auch Zehntausende Jungs bleiben so auf der Strecke. Bei angehenden Rennfahrerinnen gilt es noch zusätzlich, die Ressentiments bei den Eltern zu überwinden, ohne deren intensive Unterstützung es kein Talent schaffen kann. Rennstallchefs sind da weit pragmatischer – wer im Auto sitzt, ist ihnen egal. Hauptsache schnell.

Am Ende des Werbevideos zur W Series hieß es: „Es nicht die Frage, dass es passieren wird. Sondern nur: wann." Die Zeit ist immer der große Gegner im Motorsport. Wann es einen Re-Start gibt, ist noch offen. ■

RETURN TO SENDER

Der W Series droht das Scheitern

Braucht der Motorsport eine Frauenserie? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribuene@motorpresse.de



XPB

In Singapur sprang der lokale Promoter ein. Doch in Austin und Mexiko fährt die W Series aus Geldmangel nicht mehr

Formel 1

Schumi muss punkten

Für die Saison 2023 sind noch zwei Cockpits frei. Bei Haas und Williams hat man es aber nicht eilig mit der Entscheidung. Mick Schumacher muss jetzt abliefern.

Von: **Tobias Grüner**

Nachdem Pierre Gasly bei Alpine untergekommen ist und der Franzose damit den Alpha-Tauri-Platz für Nyck de Vries freigemacht hat, sind nur noch zwei Cockpits für 2023 zu vergeben. Williams will bis zum Finale in Abu Dhabi warten. Erst dann steht fest, ob Junior-Pilot Logan Sargeant die nötige Superlizenz erhält.

Auch bei Haas lässt man sich noch etwas Zeit. Hier heißen die Kandidaten Mick Schumacher und Nico Hülkenberg. Gegenüber der US-Agentur Associated Press machte Teambesitzer Gene Haas klar, was er von Schumi sehen will: „Wir wollen Punkte von Mick, und wir geben ihm so viel Zeit wie möglich, um zu sehen, was er liefern kann." Am Ende fällt die Entscheidung zwischen Talent und Erfahrung. Gegen Schumacher spricht die hohe Fehlerquote: „Wenn du uns Punkte bringst, Verstappen heißt und das Auto crashst, dann können wir damit umgehen. Wenn du aber hinten rumfährst und crashst, dann ist das schwierig. Gewinnt er das nächste Rennen, dann hat er den Job. Alles andere liegt im Graubereich." ■



HAAS

Mick Schumacher muss abliefern, wenn er seinen Haas-Platz behalten will

Formel 1

Piastri muss warten

McLaren hätte Neuverpflichtung Oscar Piastri gerne noch dieses Jahr ein paar Runs in einem Freien Training gegeben. Doch offenbar gab es noch keine Freigabe von Alpine.

Von: **Tobias Grüner**

Das Verhältnis zwischen Alpine und McLaren war schon mal besser. Beide Teams streiten aktuell hart um den vierten Platz in der Teamwertung. Hier hat Alpine nach dem starken Suzuka-Wochenende momentan die Nase mit 13 Punkten vorn. Den Kampf um Supertalent Oscar Piastri hatten die Franzosen allerdings schon in der Sommerpause verloren. Der Australier wird 2023 für McLaren auf Punktejagd gehen. Trotz der unsauberen Trennung will Alpine seinen Junior-Piloten aber nicht vorzeitig ziehen lassen. Gerne hätte ihn McLaren schon ein paar Trainingseinsätze abspulen lassen. Doch nun musste der britische Rennstall enttäuscht mitteilen, dass die vom Reglement vorgeschriebenen Junior-Sessions an Alex Palou (Austin) und Pato O'Ward (Abu Dhabi) gehen. Die beiden IndyCar-Piloten hatten zuletzt schon einige Runden im MCL35M aus der Vorsaison gedreht.

Alpine selbst dürfte kein Interesse mehr haben, Piastri zusätzliche Kilometer im Einsatzauto abspulen zu lassen. Das Team hat seine Wahl zwar noch nicht offiziell bekannt gegeben, es ist aber zu erwarten, dass Formel-2-Pilot Jack Doohan irgendwann an den letzten vier GP-Wochenenden des Jahres zum Zuge kommt.

Hinter den Kulissen schwelt übrigens immer noch ein weiterer Rechtsstreit zwischen Alpine und Piastri. Der Rennstall fordert nach dem unerwarteten Wechsel des Piloten noch eine Vergütung für das umfangreiche Ausbildungsprogramm. ■



XPB

Piastri spielt keine Rolle mehr bei Alpine. Zu McLaren darf er aber noch nicht

NACHRICHTEN

NEUER HAAS-SPONSOR
Haas will beim Heimspiel in Austin einen neuen Hauptsponsor für die Saison 2023 vorstellen. Es soll sich um ein großes US-Unternehmen handeln. Mit der finanziellen Unterstützung des neuen Partners kann Haas künftig an der Grenze des Budget-Deckels operieren.

DE LA ROSA ZU ASTON
Aston Martin hat den ehemaligen F1-Piloten Pedro de la Rosa verpflichtet. Der Spanier soll PR- und Marketing-Aufgaben übernehmen und beim Aufbau des Junior-Programms helfen. Angeblich stehe die Entscheidung in keinem Zusammenhang mit dem Wechsel von De la Rosas Freund und Landsmann Fernando Alonso zu Aston Martin.

ANDRETTI IM MCLAREN
McLaren-Boss Zak Brown hat sein Versprechen eingelöst und Mario Andretti eine Ausfahrt in einem modernen F1-Auto ermöglicht. Auf der Strecke von Laguna Seca drehte der F1-Weltmeister von 1978 im Alter von 82 Jahren einige Runden im MP4/28 von 2013. „Damit ist meine Wunschliste so gut wie abgearbeitet", strahlte Andretti.

HAAS LÄSST JUNIOR RAN
Testfahrer Pietro Fittipaldi darf die beiden vorgeschriebenen Junior-Sessions für Haas abspulen. Der Brasilianer wird im ersten Training von Mexiko Kevin Magnussen ersetzen. In Abu Dhabi muss dann Mick Schumacher im FP1 pausieren.

DS HOLT VANDOORNE
Weltmeister Stoffel Vandoorne bleibt der Formel E erhalten. Nach dem Ausstieg des Mercedes-Teams aus der Elektroserie unterschrieb der Belgier einen Vertrag beim Team von DS, das 2023 eine neue Partnerschaft mit Penske eingeht. Vandoorne wird im neu formierten Rennstall zusammen mit Jean-Eric Vergne auf Punktejagd gehen.



Circuito di Pescara

Der letzte Dinosaurier

Es war ein Grand Prix, der nur ein Mal stattfand. Auf der längsten Strecke der Formel-1-Geschichte, mit zwei Geraden über jeweils sechs Kilometer Länge. Der Rest des Circuito di Pescara ging über Stock und Stein. Wir sind die Strecke nachgefahren.

Von: **Michael Schmidt**

Wenn Sie mal in Pescara sind und den Einstieg zur Rennstrecke von 1957 suchen, halten Sie sich am besten an die 90-Grad-Kurve von Montesilvano. Dort mündet die SS 16 bis in die SS 16bis, die die ganze Stadt von Pescara parallel zum Strand durchschneidet. Was früher eine Kurve war, ist heute ein Kreisverkehr. Egal, in welche Richtung man blickt, man sieht endlose Geraden. Beide über sechs Kilometer lang. Beide sind heute in bebautem Gebiet.

Die Gerade in der Stadt wurde beim GP Pescara 1957 durch zwei Schikanen kurz vor Start und Ziel unterbrochen, um die Geschwindigkeiten vor den Boxen zu drosseln. Kurz danach geht es rechts, unter den Bahngleisen durch, hinter dem Bahnhof links und nach einem halben Kilometer wieder rechts Richtung Berge. Alles noch mitten im Ort. Das Häusermeer lichtet sich erst, wenn die Strecke bei Montani nach rechts abbiegt und dabei beginnt anzusteigen. Es folgen viele schnelle Kurven, die nicht immer leicht zu rekonstruieren sind. Nehmen Sie sich eine detaillierte Straßenkarte zusammen mit einer Streckenskizze mit, wenn Sie der Berg-und-Talbahn folgen wollen.

Bei Spoltore geht es steil bergauf wieder in eine Ortschaft. Dort werden die Kurven ein bisschen enger. Nach einer kurzen Senke erreichen wir in Villa Santa Maria den höchsten Punkt der Strecke, 195 Meter über dem Meer. In einer flüssigen Passage verläuft die Straße bei Fornace durch Felder bergab, bis eine Serpentine das Tempo bricht. Gleich in der Nähe erinnert ein Denkmal an die Coppa Acerbo, die dort in unterschiedlichen Klassen zwischen 1924 und 1961 stattfanden. Es ist das letzte Indiz dafür, dass hier Rennen gefahren wurden.

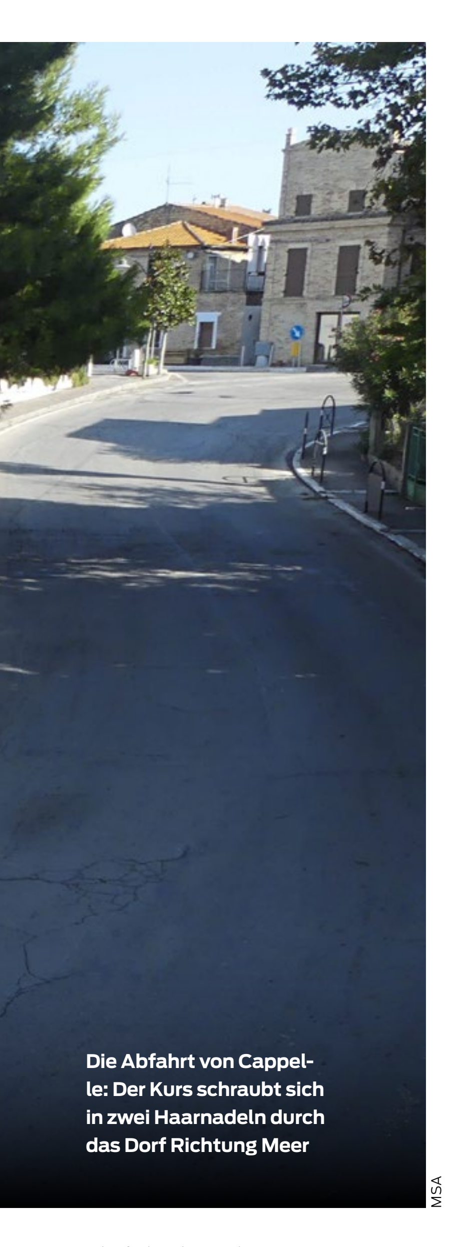
200 000 Lire für Topspeed

In Cappelle wird es eng. Der Kurs schlängelt sich in zwei Haarnadelkurven den Berg hinunter. Am Ortsausgang mündet eine Serie von schnellen Kurven in die zweite lange Gerade, die „flying Mile“ genannt wurde. Der Veranstalter schrieb ein Preisgeld von 200 000 Lire für den höchsten Topspeed an dieser Stelle aus. Er ging an Vanwall. Die grünen Autos aus England waren auf 285 km/h übersetzt.

Pescara hat viele Alleinstellungsmerkmale. Es ist mit 25,838 Kilometern die längste Strecke der GP-Geschichte. Der GP-Zirkus trat nur ein Mal auf einem der letzten echten Straßenkurse an, und das Rennen wurde nach der Stadt benannt, weil der GP Italien schon an Monza vergeben war. Pescara bekam 1957 den Zuschlag, weil die Grands Prix von Belgien, Holland und Spanien kurzfristig gestrichen werden mussten. Die Suez-Krise drosselte die Ölförderung, und die Welt blickte einer Wirtschaftskrise ins Auge. Der Bürgermeister der 100 000-Einwohner-Stadt an der Adria schwamm gegen den Strom. Er nahm Geld in die Hand, um die Rennhistorie der Coppa Acerbo wieder aufleben zu lassen.

Rennen im Ferragosto

Das Rennen fand am 18. August mitten im Ferragosto statt. Ganz Italien urlaubte an den Stränden. 225 000 Menschen sollen am Renntag die Strecke mit ihren 48 Kurven gesäumt haben. Star-Reporter Denis Jenkinson



Die Abfahrt von Cappelle: Der Kurs schraubt sich in zwei Haarnadeln durch das Dorf Richtung Meer

MSA

schrieb damals: „Das Rennen war kein Kampf Mensch gegen Maschine, sondern Mensch und Maschine gegen die Rennstrecke.“ Das Training fand wegen der großen Hitze morgens um 7 bis 8.30 Uhr und abends von 16.30 bis 18.30 Uhr statt. Der Startschuss zum Rennen fiel aus dem gleichen Grund um 9.30 Uhr vormittags. Für die Piloten war die Veranstaltung nicht nur wegen der hohen Temperaturen und der schwierigen Strecke eine schweißtreibende Angelegenheit. Die meisten machten in dem lauten Urlaubsort kaum ein Auge zu. In der Nacht vor dem Rennen gab es noch ein zünftiges Feuerwerk.

Zehnminuten-Schallmauer

Juan-Manuel Fangio und Stirling Moss waren die Einzigen im Feld, die die Zehnminuten-Schallmauer knacken konnten. Der dritte Mann in der ersten Startreihe hätte eigentlich dort gar nicht stehen dürfen. Luigi Musso fuhr den einzigen Ferrari-Lancia. Enzo Ferrari schmollte wegen der Kritik an de Portagos Mille-Miglia-Unfall und weigerte sich, das Rennen mit seinen Autos zu beschicken. Musso bettelte so lange, bis sich der alte Herr erweichen ließ. Nur unter einer Bedingung: Musso musste sich um die Betreuung des Fahrzeuges selbst kümmern. Als optisches Zeichen des Privateinsatzes trug der Ferrari eine weiße Nase.

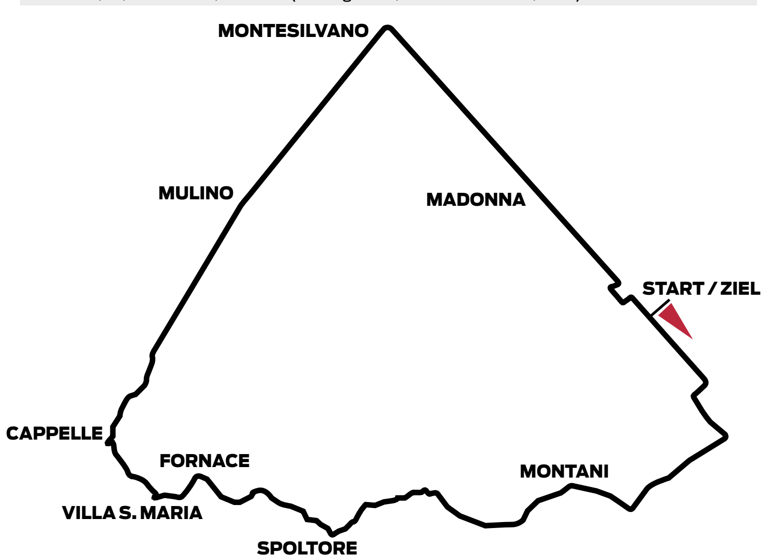
Obwohl die Fahrer damals noch hart im Nehmen waren, übten viele von ihnen Kritik an dem Kurs. Jack Brabham gab ein vernichtendes Urteil ab: „Die meisten Straßenkurse der damaligen Zeit waren unglaublich gefährlich, und Pescara war der schlimmste von allen. Die beste Erinnerung an das Rennen war das Baden im Meer.“ Dem Ausflug der Formel 1 in die Steinzeit des Motorsports wurde sogar ein Buch gewidmet. Richard Williams erzählt in „The last Road Race“ die ganze Geschichte eines Rennens, das selbst vor 65 Jahren ein Anachronismus war. ■

DIE SIEGER

Jahr	Fahrer	Marke	
1924	Enzo Ferrari	Alfa Romeo*	
1925	Guido Ginaldi	Alfa Romeo*	
1926	Luigi Spinozzi	Bugatti*	
1927	Giuseppe Campari	Alfa Romeo*	
1928	Giuseppe Campari	Alfa Romeo*	
1930	Achille Varzi	Maserati*	
1931	Giuseppe Campari	Alfa Romeo*	
1932	Tazio Nuvolari	Alfa Romeo*	
1933	Luigi Fagioli	Alfa Romeo*	
1934	Luigi Fagioli	Mercedes*	
1935	Achille Varzi	Auto Union*	
1936	Bernd Rosemeyer	Auto Union*	
1937	Bernd Rosemeyer	Auto Union*	
1938	Rudolf Caracciola	Mercedes*	
1950	Juan Manuel-Fangio	Alfa Romeo**	
1951	Froilán González	Ferrari**	
1954	Luigi Musso	Maserati**	
1957	Stirling Moss	Vanwall	155,565 km/h

* Formula Libre, ** kein WM-Lauf

Rekord: 9,44,6 min = 159,112 km/h (Stirling Moss, Vanwall VW4/57, 1957)



STRECKENDATEN

Lage:	10 km östlich von Pescara
Länge:	25,578 km (1924–1933), 25,838 km (1934–1961)
Breite:	8,0 m
Rechtskurven:	26
Linkskurven:	22
Schnellster Teil:	ca. 300 km/h
Langsamster Teil:	ca. 50 km/h



MSA

Neben der Strecke befindet sich rechts das Denkmal der Coppa Acerbo



MOTORSPORT IMAGES

Vor 65 Jahren lag ein Großteil der Strecke auf dem Land. Fangio wurde Zweiter



Neun Siege bei 15 Starts: Andrea Kimi Antonelli war 2022 nicht zu stoppen

ADAC

Der Überflieger

Mit den Saisonsiegen Nummer 8 und 9 holte sich Mercedes-Junior Andrea Kimi Antonelli (Prema) souverän den Titel in der deutschen Formel 4.

Von: **Michael Bräutigam**

Dass in Form von PHM-Pilot Taylor Barnard überhaupt noch ein weiterer Fahrer mit Titelchancen zum Saisonfinale anreiste, lag an dem Umstand, dass die Prema-Truppe am Lausitzring gar nicht angetreten war. Barnard, der bei seinem neuen Team in diesem Jahr zum Top-Fahrer gereift ist, nutzte die Chance und verkürzte seinen Rückstand vor den entscheidenden Rennen am Nürburgring auf immer noch mächtige 34 Zähler.

Bei eifeltypisch wechselhaftem Wetter wurde der Formel-Nachwuchs extrem gefordert. Im Qualifying setzte sich zunächst Ferrari-Junior Rafael Camara durch und legte mit der Pole-Position den Grundstein für seine ganz eigene Titeljagd – nämlich um die Rookie-Wertung.

Im ersten Rennen aber stellte Antonelli vom zweiten Startplatz aus die in diesem Jahr oft gesehene Hackordnung wieder her und sicherte sich seinen bereits achten Saisonsieg. Weil Barnard hinter Camara und dem weiteren Ferrari-Junior James Wharton nur auf P4 anlief, wuchs der Abstand auf 47 Punkte an.

Der PHM-Pilot musste also im zweiten Lauf gewinnen und auf einen Ausfall Antonellis hoffen, um noch die theoretische Chance zu wahren. Doch wieder war Antonelli nicht zu stoppen. Mit einem weiteren Sieg konnte der schon im Kartsport hochdekorierte Italiener den Sack im Titelrennen endgültig zumachen.

„Es fühlt sich sehr besonders an, es ist mein erster Titel im Formelsport. Dadurch, dass wir ein Wochenende verpasst haben, war es eine schwierige Saison“, sagte der 16-jährige Youngster. „Aber wir haben alles gut hinbekommen, und ich bin sehr glücklich.“

Für die Kür im Reversed Grid des dritten Laufs reichte es zwar nicht, der Weg des Italieners scheint jedoch vorgezeichnet. „Ich erhalte nach jedem Rennwochenende eine Nachricht von Toto Wolff. Er ist sehr an meinen Leistungen interessiert und gratuliert mir regelmäßig zu meinen Erfolgen“, so Antonelli.

Auch Prema-Teamgründer Angelo Rosin hat in knapp 40 Jahren viele Talente gesehen, hält auf seinen Landsmann aber besonders große Stücke: „Er ist noch gar nicht auf seinem maximalen Level, hat aber schon eine hohe Qualität. Er hat eine tolle Mentalität und Herangehensweise, dazu großes Fahrtalent. Seine größte Stärke ist, dass er sich jeder Situation anpassen kann.“

Alle Titel an Prema

Für Antonelli geht es am kommenden Wochenende schon um einen weiteren Titel. Zum Finale der italienischen Formel 4 reist er ebenfalls mit einem kaum noch einholbaren Vorsprung. „Wenn das vorbei ist, muss ich gemeinsam mit Prema und Mercedes schauen, wie es im nächsten Jahr weitergeht“, bleibt der F4-Überflieger auf dem Boden.

Das letzte Rennen der Saison endete mit dem fünften Sieg für Taylor Barnard, der damit zumindest noch etwas Tabellenkosmetik betrieb. „Das ist ein tolles Ergebnis zum Ende der Saison“, befand auch der schnelle Brite.

Während die Entscheidung um die Teamwertung ebenfalls nach Lauf zwei zugunsten von Prema gefallen war, ging es im letzten Saisonrennen neben dem Sieg nur noch um den Rookie-Titel. Camara und Jenzer-Pilot Rasmus Joutsimies waren hier vor dem letzten Saisonrennen nur fünf Punkte getrennt. Camara fuhr hinter Barnard und McLaren-Nachwuchsmann Ugo Ugochukwu auf P3 und holte volle Rookie-Punkte, womit der Titel für den Brasilianer besiegelt war. Damit gingen alle Wertungen ans Prema-Team. Bester deutschsprachiger Pilot wurde Charlie Wurz auf P7 der Endabrechnung. ■



ADAC

Taylor Barnard: Im Titelrennen geschlagen, aber letzten Lauf gewonnen



ADAC

Bester Rookie: Rafael Camara

ENDSTAND FAHRER NACH 18 LÄUFEN

1.	Andrea Kimi Antonelli (I)	313 Pkte.
2.	Taylor Barnard (GB)	266
3.	Rafael Camara (BR)	193
4.	Nikita Bedrin (RUS)	175
5.	James Wharton (AUS)	146
6.	Conrad Laursen (DK)	129
7.	Charlie Wurz (A)	111
8.	Rasmus Joutsimies (FIN)	98
9.	Jonas Ried (D)	71
10.	Kacper Sztuka (PL)	64


MEHR PS
GEHT NICHT
Faszination und Action
mit dem Supertest,
dem PS-Projektbike
und Youngtimern.
Dazu Stories, Reportagen
und Hintergründe.
HONDA HORNET, TUNER-GP, IDM-FINALE, OHVALE, ZONKO
PS
sport
motorrad
magazin
Classic Racing
PS fährt RC30
Vergleich
MV Agusta
Superveloce 800
Suzuki Katana
Schon gefahren
Yamaha
GYTR R1, R6, R7
Neu
BMW M 1000 R
210 PS
199 KG
Vergleichstest
KTM 790 DUKE
HONDA CB 650 R
APRILIA TUONO 660
FACTORY
BMW F 900 R
11/22
ps-online.de
JETZT
NEU
Jetzt im Handel oder als E-Paper.
Du entscheidest! www.ps-online.de



MERCEDES

Marciello holte 2022 den GTWC-Gesamttitel und die Endurance-Cup-Titel. Der GT-Masters-Titel ist in greifbarer Nähe

MOTORSPORT-IMAGES

Mercedes-Werkspilot Raffaele Marciello über seine Titel in der GT World Challenge, seine Titelchancen im ADAC GT Masters und die Zukunftsperspektiven im Prototypensport.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Am Anfang der Saison hatten Sie die Sorge, dass Mercedes nicht die Pace habe, um die großen Siege zu kämpfen. Jetzt haben Sie das 24h-Rennen in Spa gewonnen und sind Doppelmeister in der GTWC. Wie das?
Wir waren über die langen Distanzen eigentlich immer stark. Im letzten Jahr haben wir in Barcelona gewonnen und holten Podestplätze in Imola und in Le Castellet. Wir hatten zwar immer Pech in Spa, aber wir waren eigentlich immer stark, was das Auto betraf. Was sich seit letztem Jahr verändert hat, war die Fahrerzusammensetzung, denn in der Vergangenheit hatte ich oft Teamkollegen, die zu langsam waren. Mal fuhr ich mit Timur Boguslavskiy, vor zwei Jahren mit Vincent Abril und Tristan Vautier. Das sind alles gute Fahrer, aber dieses Jahr fahre ich mit Jules Gounon oder Maro Engel, und den Unterschied kann man sofort sehen.

Sind die Fahrer und das Auto die entscheidenden Eckpfeiler für den Erfolg?
Es sind die wichtigen, aber nicht die einzigen. Um im Langstreckensport über eine volle Saison sehr gute Resultate zu erzielen, braucht man neben einem guten Auto und guten Teamkollegen zuallererst auch mal Glück. Dazu muss die Balance of Performance (BoP) passen, auch bei den Reifen ändern sich jedes Jahr Kleinigkeiten. Für den Titel müssen viele Dinge zusammenpassen.

Der AMG GT3 gilt beim Thema Reifennutzung als die Benchmark. Zu Recht?
Das ist richtig, dazu war der neue Vorderreifen von Pirelli für 2022 etwas steifer, was in der Theorie den Frontmotor-Rennwagen wie dem AMG GT3 etwas entgegenkommt. Andererseits haben die Mittelmotorautos 2022 ebenfalls viele große Rennen gewinnen können, insofern scheint die Balance schon stimmig zu sein.

„Für den Titel müssen viele Dinge zusammenpassen“

Sie fahren ja für Mercedes sowohl im Sprint als auch im Endurance Cup, dazu im GT Masters. Wo liegen die Unterschiede?
Das größte Thema ist die Zusammenstellung der Fahrerpaarungen, und die hängt wie immer am Budget. Timur Boguslavskiy ist mein Teamkollege im Sprint Cup, er ist für einen Silber-Piloten sehr schnell, und er bringt ein gutes Budget mit. Natürlich wäre die Kombination Marciello und Maro Engel besser, aber Akkodis ASP ist ein Kundenteam, also muss Teammanager Jérôme Policand das Geld finden. Er hat dieses Jahre einen guten Job gemacht, wir waren im Sprint Cup gut und im Endurance Cup dank eines Profi-Lineups exzellent aufgestellt.

Für Sie ist der GTWC-Titel weniger bedeutend als die Endurance-Meisterschaft?
In der Gesamtwertung der GT World Challenge kämpfen am Ende nur ich, Dries Vanthoor und Charles Weerts um den Titel, einfach weil wir die meisten Rennen im Sprint und Endurance Cup bestreiten. Der Gesamttitel ist schon bedeutsam, aber er ist nicht so viel wert wie die Einzeltitel in den beiden Cups.

Wie geht es mit Raffaele Marciello nach einer weiteren erfolgreichen Saison mit Mercedes in Zukunft weiter?
Ich bleibe für 2023 da, wo ich bin, also bei Mercedes. Vielleicht fahre ich ein paar Rennen weniger, denn die Motivation und der Fokus bei den großen Rennen leidet ein wenig, wenn man fast jedes Wochenende im Auto sitzt – ich bin dieses Jahr immerhin 26 Rennen gefahren.

Es gibt Gerüchte, dass Sie für 2024 bei Lamborghini angeheuert haben, um in die Prototypenklasse aufzusteigen?
Noch bin ich kein Lamborghini-Pilot! Aber ja, ich will in den Prototypensport aufsteigen. Leider hat Mercedes kein Prototypen-Projekt, was wirklich sehr schade ist. Und deshalb werde ich Ende 2023 wohl weiterziehen müssen.

Wären Sie denn gerne bei Mercedes geblieben?
Ja, definitiv! Und ich bin schon ein wenig enttäuscht, dass Mercedes fast als einziger großer Hersteller nicht in die neue Topklasse aufsteigt. Auf der anderen Seite gehe ich 2023 in mein siebtes Jahr mit AMG, vielleicht ist es an der Zeit für einen Wechsel, denn viele sogenannte Insider behaupten ja immer, der Mercedes sei supereinfach zu fahren, da könne man fahrerisch keinen Unterschied machen. Schon aus diesem Grund ist ein Wechsel gut, um den Leuten zu beweisen, dass sie mit ihren Einschätzungen falsch liegen. Ein Wechsel bedeutet auch immer neue Ziele und neue Motivation. Ab 2024 fahren auch die GT3-Autos in Le Mans, aber in einem Prototypen um den Gesamtsieg in Le Mans zu kämpfen – das ist eine andere Hausnummer! Auf der anderen Seite hatte ich bisher viel Erfolg und Spaß im GT-Sport. In Zukunft würde ich am liebsten beides parallel machen, also Prototypensport und GT-Sport.

> „Zwar kommen die GT3-Autos 2024 auch nach Le Mans, aber in einem Prototypen um den Sieg zu kämpfen – das ist eine andere Hausnummer.“
>
> Raffaele Marciello

Ingenieure sagen, dass sich die LMDh-Autos wegen ihres hohen Gewichts und des reduzierten Abtriebs wie große GT-Autos fahren. Demzufolge müssten die GT-Superstars wie Sie dort sehr gut zurechtkommen, oder?
Ich denke, es steht aufgrund des Reglements außer Frage, dass die neuen Hypercars und LMDh-Autos nicht mit den alten LMP1-Autos zu vergleichen sind, wo man ein tiefes Verständnis für die Aerodynamik haben musste, um schnell zu sein. Wie hoch der Abtrieb dann wirklich ist, werden wir sehen. Ich sollte damit auf jeden Fall kein Problem haben, denn ich bin Autos mit hohem Abtrieb aus der GP2-Klasse gewohnt. Ich habe mich mit Ferrari-Pilot Antonio Fuoco darüber unterhalten, und es klingt so, als seien die neuen Autos wie eine starke und natürliche Weiterentwicklung der GT-Rennwagen. Er hat auch erzählt, dass die Autos wirklich viel Spaß beim Fahren machen. Trotzdem ist es nicht so einfach, als GT-Pilot ein Cockpit in der Topklasse zu ergattern!

Wieso das?
Viele Hersteller in der neuen Topklasse haben schon im Blick, dass die Piloten entweder bereits Prototypen-Erfahrung haben sollten oder aktuelle Erfahrung mit High-Downforce-Autos. Da kam in meinem Fall schnell das Argument, dass meine Formelzeit schon fast zehn Jahre zurückliegt.

Sie sind nächstes Jahr noch bei Mercedes unter Vertrag und werden deshalb nicht testen können?
Ich werde im nächsten Jahr sicher nicht testen können, denn ich habe einen Vertrag und obendrein wahrscheinlich auch wieder ein volles Programm im GT-Sport.

Zurück zur aktuellen Saison: Sie haben sehr gute Chancen, beim Finale des ADAC GT Masters einen weiteren Titel zu holen. Wie lief die Saison in dieser Serie?
Mein Punktevorsprung beträgt 42 Zähler, aber es sind noch maximal 56 Punkte zu vergeben, und die Top 15 bekommen Meisterschaftspunkte. Am Anfang der Saison war die Performance des Autos wirklich gut, aber wir waren fahrerisch nicht perfekt aufgestellt, und ich habe auch kein Problem damit, dass Thema anzusprechen. Das Team hat dann auch die richtigen Entscheidungen getroffen. Wir hatten dann noch mal bei einem Rennen einen Kompromiss, weil wir den besten verfügbaren Silber-Fahrer einsetzen mussten, aber seither fahre ich entweder mit Daniel Juncadella oder mit Maro Engel. Die Ergebnisse sprechen da eine klare Sprache, auch wenn das System im GT Masters durchaus seine Tücken hat: Auf der einen Seite fahren wir mit 15 bis 20 Kilo mehr Gewicht als die Pro-Am-Autos, auf der anderen Seite gibt es auch noch Erfolgsgewicht. Bei den letzten vier Rennen standen wir aber dreimal auf dem Podium, dazu holten wir einen vierten Platz. Wir hatten also eine wirklich starke Performance und auch sonst keine Probleme. Im GT Masters ist es bei zwei Rennen mit jeweils maximal 25 Punkten extrem wichtig, immer viele Punkte mitzunehmen – und das haben wir in den letzten vier Rennen perfekt umgesetzt.

Wie sehen Sie die BoP-Einstufung im GT Masters im Vergleich zur GTWC?
Die BoP ist mehr oder weniger identisch, der größte Unterschied besteht darin, dass wir keine vorgewärmten Reifen verwenden dürfen. Das verändert das Gesamtbild ein wenig. Generell haben wir bei Mercedes damit etwas mehr Mühe, während andere Marken wie Audi damit weniger Probleme zu haben scheinen.

Würden Sie gerne in Amerika Rennen fahren?
Wie alle Rennfahrer-Kollegen liebe ich die US-Strecken! Ich fahre auf jeden Fall in Daytona, den Rest wird man sehen. Die einzige Möglichkeit für mich als AMG-Pilot ist am Ende das WeatherTech-Auto in der IMSA-Serie, es gibt sonst keine anderen Optionen. ■



Raffaele Marciello

Geburtstag: 17.12.1994
Geburtsort: Zürich (CH)
Herkunftsland: Schweiz

KARRIERE
2013: Formel-3-Europameister
2019: Weltcupsieger Macau
2018 und ’22: GTWC-Meister

Erfolgreich gescheitert



Ob die sechs DPI-Jahre eine goldene Ära waren, muss die Zeit zeigen. Das LMDh-Konzept führt die DPI-Idee fort

MOTORSPORT IMAGES

Mit der Daytona Prototype International (DPI) präsentierte die wiedervereinigte IMSA 2015 ihre Vision für den Langstreckensport. Auch wenn das Konzept am Ende zahlenmäßig enttäuschte, überzeugte das Racing bis zur letzten Zielflagge. Den Traum von Le Mans darf sich nun die DPI 2.0 aka LMDh erfüllen.

Von: **Philipp Körner**

Normalerweise werden Abschiede immer von einem gewissen Schmerz begleitet. Falls nicht, versucht zumindest ein Hauch von Melancholie, die bald aufreißende Lücke notdürftig zu stopfen. Doch im Falle der Daytona Prototype International (DPI) wollte sich keine derartige Gefühlsregung bei den Beteiligten so recht einstellen.

Denn obwohl ihre sechs Saisons mit einem furiosen Fingernagelkau-Finale gekrönt wurden, erschien es keinem so, als ob etwas verloren geht – ganz im Gegenteil. Mit den bereits in Road Atlanta ausgestellten LMDh-Nachfolgern von Acura, BMW, Cadillac und Porsche hatte sich die Zukunft ja im wahrsten Sinne schon in Stellung gebracht. Und genau hier liegt wohl das wichtigste Erbe des Technikkonzepts, das zu Beginn noch reichlich skeptisch betrachtet wurde.

Die Schöpfung der DPI lag in einer Zeit, in der sich der Langstreckensport in einer goldenen Ära wähnte. Die LMP1-Klasse mit ihren Hybrid-Raumschiffen hatte die Sportwagen-WM zumindest in Europa wieder auf die zweite Sprosse nach der Formel 1 klettern lassen. Dank Toyota und der gleich doppelt vertretenen Volkswagen AG flossen nicht nur erfinderisches Knowhow, sondern auch ordentlich Marketing-Budget in die 2012 wiederbelebte WM. Die vergleichbar boomende GTE-Pro-Klasse trug außerdem ihren Teil dazu bei. Ein ähnlicher, wenngleich schwächerer Aufwind zog auch auf der anderen Atlantik-Seite auf, wo sich die aus den Wirren der Neunziger entstandenen Verbände ALMS und Grand-Am zu einem zusammengeschlossen hatten: Die 2014 neu formierte IMSA konnte auf diesem Weg die soliden Verbindungen nach Le Mans und Paris mit der finanziellen Muskelkraft der allmächtigen NASCAR verbinden – doch übernahm parallel die jeweiligen Altlasten.

> „Die DPI war ein guter Evolutionsschritt nach den Lehren der DP-Zeit. Daraus konnten wir uns in die ausgeklügelte LMDh-Ära weiterentwickeln."
>
> Ricky Taylor

Ende der „Stock-Prototypen"

Auf den illustren Strecken des kombinierten Kalenders duellierte sich infolgedessen ein – im Nachhinein absurder – Mix aus Daytona-Prototypen (DP) und LMP2-Rennern um Siege. Bei den namentlichen Vorgängern der

DPI handelte es sich um die dritte Evolution der Grand-Am-Topklasse, deren erste Version den Spitznamen „Badewanne“ verpasst bekommen hatte. Dank Anpassungen wie Carbon-Bremsen und einer stärkeren Aero wurden die Renner samt Stahlrohrrahmen zähneknirschend auf LMP2-Niveau gebracht. Trotz der anfänglichen Überlegenheit der DP war den Verantwortlichen klar, dass die auf das Kostensparen ausgelegten „Stockcar-Prototypen“ am Ende ihrer sportlich durchaus spannenden Geschichte angekommen waren.

Im Jahr 2015 kündigte die IMSA den mit Spannung erwarteten Nachfolger an: die Daytona Prototype International (DPI). Das Rezept wich zumindest im Groben gar nicht stark von dem des Vorgängers ab. Auf der Basis eng regulierter Chassis – in dem Fall die der vier LMP2-Manufakturen Dallara, Ligier, Oreca und Riley bzw. Multimatic – konnten Hersteller einen Prototypen mit eigenem Motor und markentreuem Design zusammenstellen. Quasi die Systemgastronomie zur Sterneküche LMP1. Eine Balance of Performance ermöglichte außerdem die Aufnahme „normaler“ LMP2 der neuesten Generation in die Topklasse. Als Auftakt wurden die 24 Stunden von Daytona 2017 erkoren. Nach einigem Hin und Her und diversen Einstiegsgerüchten fanden sich dort Cadillac, Mazda und Nissan ein.

Die drei Programme waren hinsichtlich ihrer Philosophie recht unterschiedlich. Cadillac arbeitete eng mit den Teams Action Express Racing und Wayne Taylor Racing zusammen. Mazda agierte als Quasi-Werksteam mit dem später an Bedeutung gewinnenden Partner Multimatic. Und Nissan wurde von Extreme Speed Motorsports mehr oder weniger zu seinem Glück gezwungen. Soll heißen: Der Wunsch der IMSA nach neuen großen Marken wurde nicht wirklich Realität.

Späte Einsicht in Europa

In der Form der Honda-Nobelmarke Acura kehrte 2018 immerhin ein treuer Unterstützer der US-Szene in den Kampf um die Gesamtsiege zurück und holte dafür das Team Penske an Bord. Während die LMP1 und damit die WEC selbst durch die stürmischen Fahrwasser des Dieselgate geschleudert wurden, wirkte die IMSA parallel wie ein sicherer Hafen. Doch auch die DPI musste nach nur drei Saisons einen ersten Ausstieg hinnehmen, als das eh halbherzig unterstützte Nissan-Ligier-Projekt scheiterte. ESM hatte mit Siegen beim Petit Le Mans 2017 und in Sebring 2018 zwar fett gedruckte Ausrufezeichen gesetzt, aber konnte den Ausstieg des Hauptsponsors im Herbst 2018 nicht verkraften. Core Autosport übernahm zwar den Rennwagen mit dem Nissan-GT3-Motor aus der Konkursmasse, aber gab ihn nach einer schwierigen Saison 2019 auf.

Glücklicherweise fand Mazda nahezu gleichzeitig – nach einem intensiven Umbau des Autos und des Teammanagements – die fehlende Pace und sammelte ab 2019 regelmäßiger Podien und Siege. Angesichts des Abwanderns von Multimatic zu Porsche folgten die Japaner allerdings Nissan 2021 als zweiter Aussteiger. Nach zwei halbwegs souverän überstandenen Corona-Saisons zeigte sich somit im letzten Jahr auch auf der Strecke das sportliche Kondensat der DPI: Acura-Oreca vs. Cadillac-Dallara.

Mit dem Final-Titel für Meyer Shank Racing glich Acura dank der Penske-Doppelmeisterschaften in den Jahren 2019 und 2020 aus. Der spätere Penske-Nachfolger Wayne Taylor Racing (2017)

TITELTRÄGER DER SECHS DPI-SAISONS

Jahr	Team-Meister	Fahrer-Meister
2017*	Wayne Taylor Racing	Jordan und Ricky Taylor
2018*	Whelen Engineering Racing (AXR)	Eric Curran und Felipe Nasr
2019	Acura Team Penske (#6)	Dane Cameron und Juan P. Montoya
2020	Acura Team Penske (#7)	Hélio Castroneves und Ricky Taylor
2021	Whelen Engineering Racing (AXR)	Pipo Derani und Felipe Nasr
2022	Meyer Shank Racing	Tom Blomqvist und Oliver Jarvis

* kombinierte Topklasse aus DPI und LMP2

und Action Express Racing (2018 und 2020) ließen GM jubeln. Mit 30 Siegen in 59 Rennen ist Cadillac die erfolgreichste DPI-Marke. Acura jubelte 18-mal, Mazda siebenmal und Nissan viermal.

Acura und Cadillac waren dementsprechend die treibenden Kräfte hinter dem zunächst als DPI 2.0 erdachten Nachfolger. Doch das lange Ringen des ACO und der FIA um ein bei den Herstellern beliebtes Hypercar-Reglement rückte die DPI endgültig in den weltweiten Fokus – mit dem bekannten LMDh-Resultat. So wird sich passend zur 100-Jahre-Feier in Le Mans 2023 der lang erkämpfte Traum der IMSA-Offiziellen erfüllen, ihre Vision im Epizentrum des Langstreckensports zu verfolgen. Wenn es nach ihnen gegangen wäre, hätte dies jedoch schon mit den DPI-Autos sein können. Doch wie so häufig brauchte der ACO etwas mehr Zeit – und klanghafte Namen wie Porsche und BMW.

„Die DPI war ein guter Evolutionsschritt nach den Lehren der DP-Zeit. Daraus konnten wir uns jetzt in die ausgeklügelte LMDh-Ära weiterentwickeln“, erklärte der Acura-Pilot und zweifache DPI-Meister Ricky Taylor nach seinen ersten LMDh-Tests. Heißt: Man kann nichts nachtrauern, was noch in vollem Gange ist. ■



MOTORSPORT IMAGES

Im finalen Jahr duellierten sich nur noch Acura und Cadillac um die Titel



MOTORSPORT IMAGES

Extreme Speed Motorsports war die Triebfeder hinter dem Nissan-Projekt



MOTORSPORT IMAGES

Nach reichlich Arbeit konnte sich Mazda als Rennsieger verabschieden



Das ELMS-Finale in Portimão brachte Titelentscheidungen in allen Klassen

MOTORSPORT-IAMGES

Titelsegen im Regen

Beim Finale der European Le Mans Series (ELMS) in Portimão konnte sich das Prema-Team in der Topklasse LMP2 bei wechselnden Bedingungen gegen Panis Racing durchsetzen, womit sich die Sieger Louis Delétraz und Ferdinand Habsburg zu Meistern kürten. Das deutsche Proton-Team holte den GTE-Am-Titel.

Von: **Marcus Schurig**

Beim Finale der ELMS in Portimão gab es Spannung an allen Fronten und in allen Klassen: Das Prema-Racing-LMP2-Team sicherte sich mit den Piloten Ferdinand Habsburg, Louis Delétraz und Juan Manuel Correa den letzten Saisonsieg, was gleichbedeutend mit dem Titelgewinn für Habsburg und Delétraz war. Die Teams Cool Racing (LMP3), Racing Team Turkey (LMP2 Pro-Am) und Proton Competition (GTE-Am) sicherten sich die weiteren Titel. Bemerkenswert: Nach ihrem WEC-Klassensieg in Monza konnte sich das Iron-Dames-Team Sarah Bovy, Michelle Gatting und Doriane Pin nun auch beim Saisonfinale in Portimão den ersten Sieg für ein Frauenteam in der ELMS-Geschichte einfahren.

Das 39 Wagen starke und in drei Klassen (LMP2, LMP3 und GTE-Am) unterteilte Teilnehmerfeld musste das Rennen wegen eines saftigen Regenschauers hinter dem Safety Car in Angriff nehmen, weitere Niederschläge sorgten in der Folge für insgesamt sechs Gelbphasen. Das Prema-Team (#9) konnte sich früh an der Spitze festsetzen, Ferdinand Habsburg hatte nach der dritten Gelbphase bereits einen erklecklichen Vorsprung von 35 Sekunden, womit die härtesten Widersacher um den Sieg (United Autosports, TDS Racing, Inter Europol) mehr oder weniger abgeschüttelt waren.

Titel für das Rookie-Team

Das United-Autosport-Team schied beim Kampf um einen Podestplatz nach einem Ausrutscher von Phil Hanson aus, das Team musste an der Box mit Kupplungsschaden aufgeben. Das Prema-Trio Correa, Habsburg und Delétraz konnte sich am Ende deutlich gegen die beiden Verfolger Panis Racing (Canal/Jamin/van Uitert) und Cool Racing (Lapierre/Kruetten/Ye) durchsetzen – obwohl die Mannschaft 2022 ihre Rookie-Saison in der LMP2-Klasse absolvierte.

„Wir konnten in meinem Stint die Führung bei einer FCY-Phase übernehmen, die für uns zum perfekten Zeitpunkt kam: Ich war gerade auf dem Weg in die Box, während alle anderen Konkurrenten ihren Stopp vorher unter Grün absolvieren mussten", so Habsburg nach dem Rennen. Das Prema-Team hatte früh ein Auge auf den Benzinverbrauch geworfen, um in solchen Situationen einen Vorteil zu erlangen. „Die wechselnden Bedingungen waren eine Herausforderung, wir durften uns keinen Fehler erlauben." Habsburgs Teamkollege Delétraz holte in Portimão übrigens seinen zweiten ELMS-Titel in Folge.

Die Panis-Racing-Piloten Job van Uitert, Nico Jamin und Julien Canal hätten in Portugal nur dann noch Meister werden können, wenn sie das Rennen gewonnen hätten – und wenn Prema schlechter als auf Platz 10 ins Ziel gekommen wäre. So einen Umsturz schaffte in der LMP3-Klasse das Cool-Racing-Team mit Malthe Jakobsen, Maurice Smith und Mike Benham: Das Trio hatte vor dem Finale 19 Punkte Rückstand auf die Inter-Europol-Mannschaft, die nach einem Feindkontakt im turbulenten Finale weit zurückfiel.

In der GTE-Am-Klasse schrieb das Iron-Dames-Team abermals Geschichte: Nach dem Klassensieg in der WEC in Monza holten die „Eisernen Damen" in Portugal auch den ersten weiblichen ELMS-Klassensieg. „Es war kein leichter Sieg, die Strecke war immer wieder nass, und der Verkehr war mit den vielen Autos nicht einfach zu handeln", sagte Sarah Bovy, die am Samstag bereits die Pole-Position erobert hatte.

20 Minuten vor Rennende musste Schlussfahrerin Michelle Gatting noch mal an die Box, nachdem Vibrationen an der Hinterachse aufgetaucht waren. „Der linke Hinterreifen wird hier in Portimão besonders hart beansprucht, deshalb sind wir lieber auf Nummer sicher gegangen", so Gatting. Die Iron-Dames-Crew hatte einen ausreichend großen Puffer, um sich den Extrastopp leisten zu können.

Mit dem fünften Klassenrang sicherten sich die Proton-Piloten Christian Ried, Gianmaria Bruni und Lorenzo Ferrari den Titel in der GTE-Am-Kategorie. „Mit Ausnahme von Imola hatten wir eine sehr gute und konstante Saison – das war der Schlüssel für den Titelgewinn", sagte Ried nach dem Rennen. Der Titel bescherte Ried auch eine automatische Einladung zum 100-jährigen Jubiläum in Le Mans 2023. Sein zweideutiger Kommentar: „Es ist immer schön, die Einladung für Le Mans in der Tasche zu haben – dann muss ich nicht mehr in der WEC fahren." Klingt nach einem Rücktritt auf Raten … ■

SECHSTER LAUF EUROPEAN LE MANS SERIES

ELMS-Finale in Portimão (Portugal)
Streckenlänge: 4,653 Kilometer; Renndistanz: 586,278 Kilometer

1.	Correa/Delétraz/Habsburg	Prema Racing-Oreca 07-LMP2	126 Runden
2.	Canal/Jamin/van Uitert	Panis Racing-Oreca 07-LMP2	+ 49,262 s
3.	Lapierre/Kruetten/Ye	Cool Racing-Oreca 07-LMP2	+ 51,296 s
4.	Heinemeier-Hans./Scherer/Fittipaldi	Inter Europol Racing-Oreca 07-LMP2	+ 1 Runde
5.	Ugran/Viscaal	Algarve Pro Racing-Oreca 07-LMP2	+ 1 Runde
6.	Aitken/Eastwood/Yoluc	Racing Team Turkey-Oreca 07-LMP2	+ 1 Runde
7.	Lafargue/Chatin/Pilet	IDEC Sport-Oreca 07-LMP2	+ 2 Runden
8.	Nielsen/Perrodo/Rovera	AF Corse-Oreca 07-LMP2	+ 2 Runden
9.	Andrade/Bradley/Rojas	Duqueine Racing-Oreca 07-LMP2	+ 2 Runden
10.	Bell/Hanley/Sales	Nielsen Racing-Oreca 07-LMP2	+ 4 Runden
11.	Cimadomo/Beche/van der Helm	TDS Racing-Oreca 07-LMP2	+ 5 Runden
12.	Benham/Jacobsen/Smith	Cool Racing-Ligier JS P320-LMP3	+ 5 Runden
13.	Caygill/Gehrsitz/Voisin	United Auto.-Ligier JS P320-LMP3	+ 6 Runden
14.	Campana/Dracone/Pommer	BHK Motorsport-Oreca 07-LMP2	+ 7 Runden
15.	Doquin/Foubert/Maulini	Cool Racing-Ligier JS P320-LMP3	+ 7 Runden

IMSA / Sportwagen-WM (WEC): Später Testbeginn für Cadillac und Corvette

Der Kampf gegen die Zeit

Die Sportabteilung von GM hat alle Hände voll zu tun: Neben dem LMDh-Projekt gleisen die Amerikaner ja auch noch ein GT3-Auto auf Corvette-Basis für 2024 auf. Der Start für das LMDh-Testprogramm in Europa musste daher bereits verschoben werden.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Cadillac hat im Rahmen einer Medienrunde letzte Woche bestätigt, dass beim 24h-Rennen in Daytona im Januar 2023 wie geplant drei neue LMDh-Autos am Start stehen werden, parallel musste aber der Teststart in Europa für die WEC-Einsätze nach hinten geschoben werden. „Im Optimalfall müsste die Testarbeit in Europa vor dem WEC-Saisonstart in Sebring anlaufen“, so Laura Klauser, bei GM zuständig für die Langstrecken-Programme von Cadillac und Corvette. „Aber mit großer Wahrscheinlichkeit müssen wir den Testbeginn nach hinten schieben.“ Die Gründe sind bei allen LMDh-Herstellern die gleichen: „Wir haben ein paar wilde Monate mit einigen Verzögerungen hinter uns, mittlerweile ist klar, dass wir den Testplan modifizieren müssen, denn wir hinken hinter dem ursprünglichen Zeitplan zurück.“

Zwar hat Cadillac über 11 000 Testkilometer abgespult, laut Klauser befindet man sich ungefähr in der Mitte der angestrebten Laufleistung. Doch erstens steht im Oktober und November die finale IMSA-Homologation an, gleichzeitig müssen die Amerikaner noch einen 24h-Test absolvieren, bevor Anfang Dezember der Gemeinschaftstest der LMDh-Hersteller in Daytona folgt – da wird schon die Teileproduktion für den Saisonstart Ende Januar in Daytona ein Kraftakt.



XYNAMIC

Zeitdruck beim WEC-Programm: Cadillac verschiebt den LMDh-Testplan

„Chip Ganassi und Action Express werden in Daytona auf jeden Fall drei Autos einsetzen“, so Klauser. „Wir müssen die Programme aber je nach Saisonstart priorisieren.“ Will sagen: Chip Ganassi Racing kann die WEC-Testarbeit erst nach dem Saisonstart in Sebring starten.

Auch an der GT3-Front gibt es Zeitnot: Kundenteams in Europa und Asien werden laut Klauser den neuen GT3-Renner auf Corvette-Basis frühestens Ende 2024 erhalten. Der Grund: Corvette konzentriert sich in der GT3-Debütsaison auf den US-Markt, danach muss auch noch die GT3-Kundensportabteilung aufgebaut werden. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

BATHURST WIEDER MIT PRO

Beim 12h-Rennen in Bathurst, das Anfang Februar 2023 den Saisonauftakt der Intercontinental GT Challenge (IGTC) bildet, sind entgegen der ursprünglichen Planung nun doch wieder reine Pro-Fahrerpaarungen für Hersteller-unterstützte GT3-Teams erlaubt. Damit hat sich GT-Promoter Stéphane Ratel durchgesetzt: „Wir wollen für die IGTC die besten Teams mit den besten Piloten am Start haben, ohne Kompromisse. Das lässt sich nur mit reinen Profi-Fahrerpaarungen abbilden. Die Fans dürfen sich also wieder auf ein fantastisches Rennen am Mount Panorama freuen.“ Im letzten Jahr waren wegen der Corona-Pandemie in Australien nur Pro-Am-Teams am Start.

FIA-FAHRER-EINSTUFUNG

Die FIA hatte groß angekündigt, dass sie ihre Regularien für die Fahrer-Einstufung überarbeitet. In der kürzlich veröffentlichten Liste gibt es nun einige Neueinstufungen. Darunter GTWC-Pilot Klaus Bachler, der von Gold auf Platinum angehoben wurde. Auch die Porsche-Piloten Matteo Cairoli und Matt Campbell sind nun Platinum. Gleiches gilt für GT-Masters-Fahrer Jack Aitken. Serienkollege Fabian Schiller startet ab sofort als Gold- statt als Silber-Pilot. Auch die Audi-Werksfahrer Ricardo Feller und Patric Niederhauser werden nun als Platinum- statt als Gold-Piloten gelistet. WEC-Pilotin Sarah Bovy ist von Bronze auf Silber hochgestuft worden, ihre Fahrerkollegin Michelle Gatting von Silber auf Gold. Die komplette Einstufungs-Liste findet sich hier: https://driverscategorisation.fia.com

MANTHEY: DOPPEL-EINSATZ

Manthey Racing bringt nach dem Einsatz des neuen Porsche 911 GT3 R beim vergangenen Lauf nun zu NLS 8 noch einmal das Vorgängermodell mit auf die Nordschleife. Daneben betreut man auch das Nordschleifen-Debüt des australischen EMA Motorsport Teams. Am Lenkrad drehen Dennis Olsen und Matteo Cairoli. Schon beim 24h-Rennen in Spa verantwortete Manthey Racing den EMA-Einsatz.

MÜLLER: PEUGEOT-DEBÜT

Wie an dieser Stelle mehrfach spekuliert, wird Peugeot-Neuzugang Nico Müller beim WM-Finale in Bahrain im November sein Renndebüt für die Franzosen geben. Der Schweizer ersetzt dabei James Rossiter auf dem Peugeot 9X8 mit der Startnummer 94, den er sich mit Loïc Duval und Gustavo Menezes teilt.



PEUGEOT SPORT

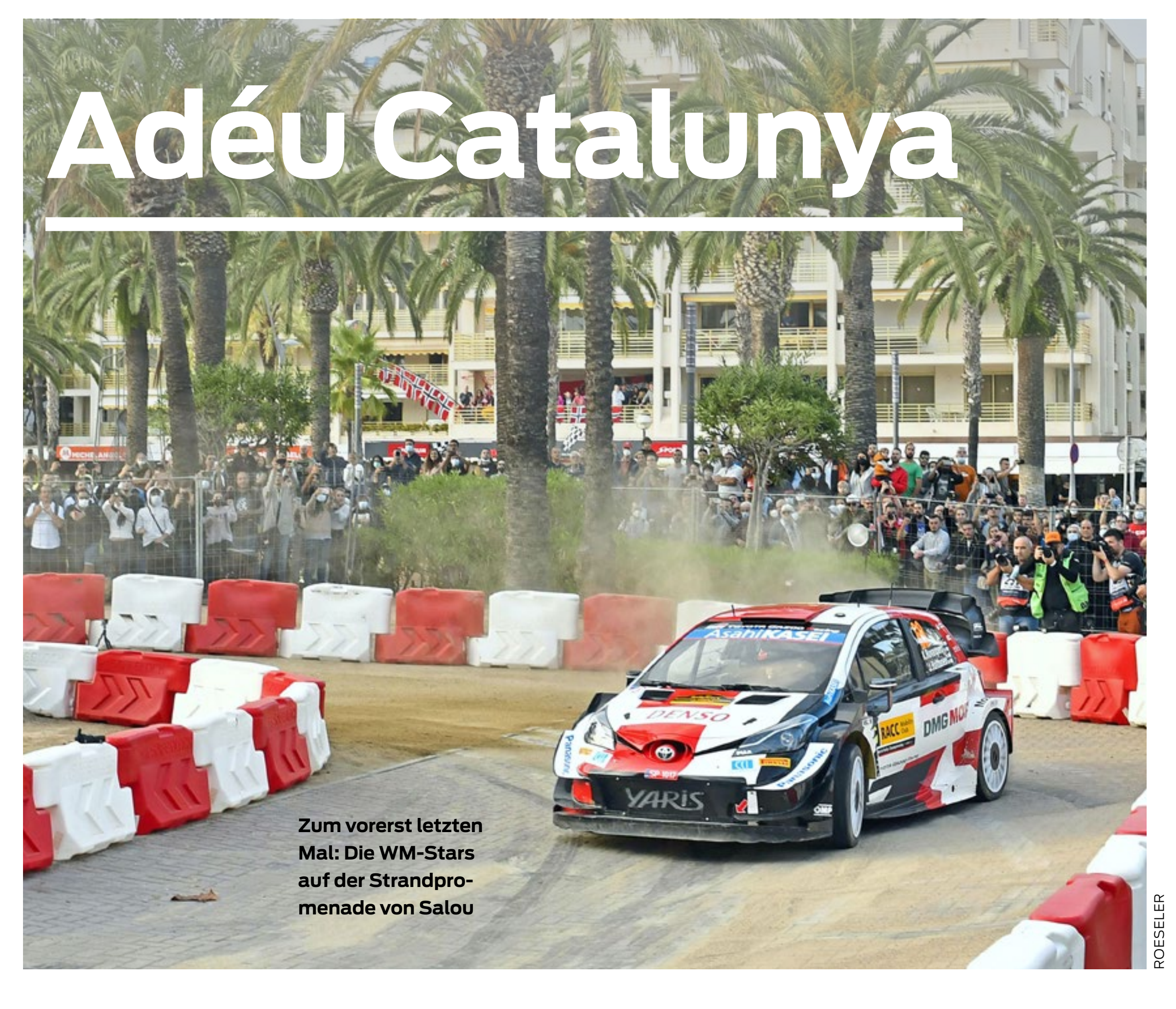
BMW: SCHNUPPER-ANGEBOT

BMW und die NLS wollen mehr Cup-Autos in die Serie locken. Deshalb bietet man acht Besitzern eines BMW M2 CS Racing – etwa aus den verschiedenen Cups – die Möglichkeit, mit Unterstützung am Finale teilzunehmen. Dazu erhält je ein Fahrer pro Auto die Chance, bei einem Lehrgang die Stufe B der DMSB Permit Nordschleife zu erlangen.

KW: TITEL IN ALLEN KLASSEN

Viel Grund zum Feiern hatten die Kunden der KW Automotive-Gruppe beim DTM-Finale in Hockenheim: Olaf Manthey gewann im BMW 635 CSi den DTM Classic Cup. Tim Heinemann holte im Toyota GR Supra GT4 die DTM-Trophy, und das BMW-Team Schubert Motorsport hatte gleich doppelt Grund zur Freude: Sie gewannen mit dem BMW M4 GT3 die Teamwertung, und ihr Fahrer Sheldon van der Linde errang die Fahrer-Meisterschaft in der DTM.

Adéu Catalunya



Zum vorerst letzten Mal: Die WM-Stars auf der Strandpromenade von Salou

ROESELER

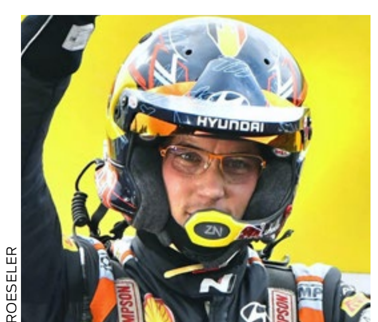
Volle Attacke zum Abschied. Beim vorletzten WM-Lauf verabschiedet sich die Rallye-WM nicht nur aus Europa. Zudem stehen die traditionsreichen Strecken oberhalb der katalanischen Costa Daurada zum 30. und vorerst letzten Mal im WM-Kalender.

Von: **Reiner Kuhn**

Nach selektiven Schotterpisten im neuseeländischen Frühlingsregen, stehen zum Saisonabschluss zwei Asphaltläufe auf dem Programm. Los geht es am Wochenende rund um den katalanischen Ferienort Salou, knapp 100 Kilometer südlich von Barcelona, mit einem echten Klassiker. Im Vorjahr kehrte die von 2010 bis 2019 auf gemischten Pisten (sprich; eine Tagesetappe auf Schotter und zwei auf Festbelag) ausgetragene RallyRACC Catalunya – Rally de España zur reinen Asphaltjagd zurück. Was da noch keiner wusste: Die 57. Ausgabe ist vorerst die letzte als WM-Lauf. Umso motivierter sind die WM-Asse, sich noch einmal in die Siegerliste einzutragen. Taktieren muss dabei keiner: Der Fahrer-Titel ist vergeben, und in der Herstellerwertung liegt Toyota mit 81 WM-Zählern bei insgesamt noch 104 zu vergebenden Punkten souverän in Führung.

Neuville will den Hattrick

Einen Favoriten auszumachen, ist kaum möglich. Auf den kroatischen Asphaltpisten hatte am Ende Weltmeister Kalle Rovanperä die Nase seines Hybrid-Toyota vorne, in Belgien siegte dagegen Hyundai-Pilot Ott Tänak. Doch Vorsicht: Für Lokalheld Dani Sordo ist es die letzte Chance, sein WM-Heimspiel zu gewinnen. Doch dazu muss er auch Hyundai-Kollege Thierry Neuville schlagen, der sich fest vorgenommen hat, nach 2019 und 2021 hier erneut zu siegen und mit Sébastien Ogier (2013, 2014, 2016) gleichzuziehen. Aber auch der achtmalige Champion will angreifen und seinen ersten Sieg in der Hybrid-Ära einfahren. Gleiches gilt nach bisher enttäuschender Saison für seinen Toyota-Teamkollegen Elfyn Evans und M-Sport-Speerspitze Craig Breen.



ROESELER

Jagd auf den Hattrick: Neuville

Auf dem Programm stehen 1330,91 Gesamtkilometer mit 19 Wertungsprüfungen über insgesamt 293,77 Kilometer. Auf allen drei Tagesetappen werden nach dem obligatorischen Mittagsservice in Salou die Prüfungen vom Vormittag wiederholt.

Die Spitze des 67 Teilnehmer zählenden Feldes bilden zwölf Rally1-Hybride von Ford (5), Hyundai (3) und Toyota (4). In der breit und top besetzten WRC2 gehen insgesamt 33 Teams mit fünf verschiedenen Fahrzeugmarken auf Punktejagd (siehe Randspalte). Mit vier Rally3, sieben Rally4, zwei Rally5 und vier R-GT sind Fahrzeuge aller FIA-Klassen am Start. ■

WM-NACHRICHTEN

M-SPORT MIT GROSSAUFGEBOT

Nach der Rallye Finnland hat das britische M-Sport Team für Spanien zum zweiten Mal fünf Hybrid-Boliden im Gepäck. Neben Craig Breen und Gus Greensmith kehrt der in Griechenland und Neuseeland mit einer Zwangspause belegte Adrien Fourmaux im dritten Werkswagen zurück. Hinzu kommen zwei Rally1-Hybride für Pierre-Louis Loubet und Jourdan Serderidis sowie zwei Ford Fiesta Rally2 für die WRC2-Akteure Jari Huttunen und den Australier Luke Anear.

WRC2: TITELDUELL MIT STÖRENFRIEDEN

Zwar führt Andreas Mikkelsen die Tabelle noch knapp an, im Kampf um die WRC2-Krone ist der Titelverteidiger aber nur noch Zuschauer. Denn anders als der Norweger können mit Kajetan Kajetanowicz und Emil Lindholm (alle Skoda) seine beiden engsten Verfolger sowohl in Spanien als auch in Japan punkten. Spannung ist garantiert: Der Pole liegt nur sieben WM-Zähler vor dem Finnen, der im Vorjahr in Spanien siegte. Neben den beiden Titelaspiranten peilen ein halbes Dutzend Piloten den WRC2-Sieg an, darunter Yohan Rossel (Citroën), Teemu Suninen und Lokalheld Nil Solans (Hyundai), dazu Jari Huttunen (Ford), Nikolay Gryazin (Skoda) oder auch Stéphane Sarrazin (VW).

WRC2 MASTERS: KREMER GEGEN MIELE

In der 2022 neu geschaffenen WRC2-Masters-Wertung für Fahrer über 50 Jahre könnte eine Vorentscheidung zwischen Armin Kremer sowie Mauro Miele fallen. Gewinnt Tabellenführer Armin Kremer nach Kroatien, Belgien, Griechenland und Neuseeland auch in Spanien, muss der Italiener mindestens fünf Wettbewerber hinter sich lassen, aufs Podium fahren und dann noch Japan gewinnen, um dem Deutschen die Masters-Krone noch zu entreißen. ■ RK

Rallye-EM

EM-Finale beim WM-Lauf

Novum in der EM-Geschichte: Erstmals kämpft die kontinentale Elite im Rahmen eines WM-Laufes um EM-Zähler. Das Interesse der Topteams ist allerdings überschaubar.

Mit über 100 Teams platzt der Servicepark der Rallye Spanien aus allen Nähten. Denn neben den 67 WM-Teams haben 37 Teilnehmer für das gleichzeitig stattfindende EM-Finale genannt. Aufgrund unterschiedlicher Regeln (zum Beispiel bei den vorgeschriebenen Reifen und dem Sprit) nimmt das EM-Feld die 15 WM-Prüfungen über insgesamt 237,67 km am Freitag und Samstag erst nach den WM-Teilnehmern unter die Räder.

Favorit unter den sechs Topteams mit einem Rally2-Turboallradler ist der frisch gekürte Europameister und Lokalheld Efren Llarena (MRF-Skoda). Bei den zehn EM-Junioren dürften den Sieg einmal mehr Laurent Pellier (Opel), Andrea Mabellini (Renault) und Oscar Palomo (Peugeot) unter sich ausmachen. ■ RK



ERC

Entspanntes Heimspiel: Efren Llarena hat den EM-Titel schon im Sack

ADAC Opel e-Rally Cup – 3-Städte-Rallye

Schulz wird Opel-Junior

Champion Timo Schulz gewinnt auch den letzten Saisonlauf des vollelektrischen Marken-Cups von Opel und steigt 2023 in die Junior-EM auf.

Trotz widrigsten äußeren Bedingungen mit Regen, Nebel und extrem tückischen Pisten gibt sich Timo Schulz keine Blöße. Nach einer fehlerfreien Fahrt gewinnt der schon nach der Rallye Mont-Blanc als Champion des ADAC Opel e-Rally Cup feststehende Saarländer auch die 3-Städte-Rallye. Sein schwedischer Teamkollege Calle Carlberg wird mit 16,4 Sekunden Rückstand Zweiter vor Max Reiter (+ 39,2 s) und sichert sich damit die Vizemeisterschaft.

Schon jetzt darf sich Elektro-Champion Schulz auf einen weiteren Schritt in seiner noch jungen Karriere freuen: Im Corsa Rally4 des ADAC Opel Rally Junior Teams wird er in der kommenden Saison in die Junioren-EM aufsteigen. „Damit wird ein Traum wahr“, freut sich der 23-Jährige. ■ RK



DÖRRENBÄCHER

2023 Umstieg von Batterie auf Verbrenner: Timo Schulz

Rallycross-DM

Entscheidung in letzter Sekunde

Nach neun Rennen in drei Ländern sollte auf dem Estering in Buxtehude die Entscheidung fallen. Dort war es das 150. Rennen im 50. Rallycross-Jahr, und neben einigen Ex-Europameistern gaben sich über 80 Fahrerinnen und Fahrer aus fünf Nationen die Ehre, um bei dem Jubiläum mitzumischen.

Von: **Sven Kopf**

Das Finale war ein Double-Header, und nicht nur deswegen wurde es ausgesprochen interessant: Nach Berücksichtigung zweier Streichergebnisse lagen die Titelanwärter nur einen einzigen Punkt auseinander. Michael Grünwald (Subaru Impreza) aus Wächtersbach führte vor dem amtierenden Meister Dietmar Brandt (Audi A3) aus Lohfelden. Eine Prognose war heikel: Grünwald hatte zuvor zwar fünf von sieben Rennen gewonnen und sein Kontrahent kam nur auf zwei Siege, in der Qualifikation allerdings, in der ebenfalls Meisterschaftspunkte vergeben werden, hatte Brandt fünf Mal die Nase vorn.

Bereits im ersten Qualifikationslauf am Samstag knallte Grünwald in die Betonbarriere der engen Jokerlap, und die Beschädigungen waren so stark, dass er nicht mehr starten konnte. Die Vorentscheidung schien gefallen, doch Grünwald schraubte die Nacht durch und stand beim zweiten Rennen des Wochenendes am Sonntag tatsächlich wieder am Start.

Ein paar Punkte musste er noch sammeln, denn sein Konkurrent Brandt hatte sowohl in der Qualifikation als auch im Finale die Nase vorn. Brandts guter dritter Platz im Finale reichte am Ende trotzdem nicht. Grünwald wurde zwar nur Fünfter, konnte aber trotzdem in seiner ersten kompletten DRX-Saison den Titel holen.

Im Kampf um die DMSB Rallycross Meisterschaft ging es ebenso eng zu: Hier lag der Belgier Jelle Blockx (Volvo 240) einen Punkt vor Sven Seeliger (Ford Fiesta ST). Blockx sicherte sich mit zwei weiteren Siegen den Titel, Seeliger musste mit Motorschaden die Segel streichen. ■



SVEN KOPF

Trotz Crash am Samstag am Ende die Nase vorn: Michael Grünwald ist Deutscher Meister

Fünf Zehntel

Philip Geipel und Katrin Becker-Brugger boten ein starkes Finale

DÖRRENBÄCHER

Eine halbe Sekunde entschied über den Ausgang der Deutschen Rallye-Meisterschaft. Ex-Rundstreckenpilot Philip Geipel hatte bei der 3-Städte-Rallye das größere Herz und das nötige Quäntchen Glück auf seiner Seite.

Von: **Michael Heimrich**

Die Bühne für das große Finale hätte nicht besser sein können: Weil die 3-Städte-Rallye im kommenden Jahr ein Lauf der Weltmeisterschaft werden will, probierten sich die Verantwortlichen am neuen Konzept mit Prüfungen in Bayern, Österreich und Tschechien. Die Generalprobe war bitter nötig, denn an vielen Stellen knirschte es noch ordentlich im Getriebe. Verzögerungen im Ablauf, Mängel in der Organisation oder Chaos bei der Zeitnahme zeigten, dass noch jede Menge Arbeit wartet, will man das Niveau erreichen, das einst die Rallye Deutschland auszeichnete.

Auf der Plus-Seite stehen anspruchsvolle Asphaltprüfungen und dabei vor allem die neuen und schnellen Abschnitte in Südböhmen, die ausgezeichnet zur Rallye passen.

Die tschechische Fahne tauchte auch in den Ergebnislisten ganz oben auf, denn Erik Cais (Ford) gab von Beginn an das Tempo vor. Eigentlich wollte sich Hermann Neubauer den ganzen Frust einer mittelprächtigen Saison von der Seele fahren, doch erneut bremsten den Österreicher Probleme mit der Elektronik aus. Ein Restart des Fahrzeugs brachte kurzzeitig Linderung, und zwei Bestzeiten in Folge zeigten, was für Neubauer drin gewesen wäre, doch auf der vierten Prüfung fehlte erneut Motorleistung – das vorzeitige Aus. Mit den Worten, „Ich hab's jetzt wirklich langsam satt", verabschiedete sich Neubauer gen Heimat.

Wie hoch ein Frustlevel sein kann, konnte man auch im Gesicht von Björn Satorius (Ford) ablesen. Den verregneten Samstag begann der Hesse noch mit einer Gesamtbestzeit, dann sprang sein Auto plötzlich nicht mehr an. „Es ist kaum in Worte zu fassen", fluchte Satorius, und wo wir gerade bei prominenten Namen in der langen Ausfallliste sind: Österreichs Staatsmeister Simon Wagner (Skoda) wurde das tückische Herbstwetter zum Verhängnis, als er auf der zehnten Prüfung ausrutschte und einen Baum fällte.



DÖRRENBÄCHER

Der verregnete Samstag brachte Marijan Griebel vom Kurs ab

Rechnen statt Rasen

Das alles war Marijan Griebel (Citroën) Warnung genug. Als Titelfavorit ins Rennen gegangen, musste er ausschließlich Philip Geipel (Skoda) im Auge behalten, damit dieser nicht seinen Zehn-Punkte-Rückstand aufholen konnte. Nach dem ersten Tag lag Griebel noch voll auf Kurs, doch am Samstag begann das große Grübeln über die nötige Risikobereitschaft.

Während Griebel sich immer mehr darin vertiefte, über Platzierungen und Punkte nachzudenken, löste sich in Geipels Kopf plötzlich die Handbremse. War der Freitag für ihn nicht wirklich optimal verlaufen, lieferte der Rallye-Quereinsteiger eine beeindruckende Vorstellung ab. „Regenwetter liegt mir einfach. Das war schon auf der Rundstrecke so", meinte Geipel und erinnerte sich an die Zeiten im Gokart, als er mit Slicks auf nasser Strecke geübt hatte.

Unaufhörlich kletterte der 35-Jährige im Zwischenstand nach oben und gab fast schon vergnügt zu Protokoll, dass er sich bei diesen Bedingungen mittlerweile pudelwohl im Auto fühle. Die Konkurrenz war längst nicht mehr bereit, sein hohes Tempo mitzugehen, und der Rallye-Gott stand an diesem Tag klar auf der Seite von Geipel. Das zeigte sich nicht zuletzt an der nachträglichen Zeitenkorrektur der zehnten Prüfung: Die wurde zunächst zur Beute von Dominik Dinkel, aber nach dem Abflug von Wagner kam es zum Abbruch, und der DRM-Spitze wurde eine einheitliche Zeit zugeteilt. Die wenigen Sekunden Vorsprung, die sich Dinkel auf diesem Abschnitt erarbeitet hatte, lösten sich in Luft auf, und die Entscheidung sollte großen Einfluss auf die Meisterschaft haben. Geipel lag nach seiner fulminanten Fahrt plötzlich in Schlagdistanz zu Dinkel und wenn er diesen auf den letzten Metern noch abfangen würde, wäre er erstmals Champion.

Der Sachse tat, was in seiner Macht stand, und setzte erneut eine Bestzeit, obwohl er auf einen anderen Teilnehmer aufgelaufen war. Danach folgten bange Minuten des Wartens, denn ausgerechnet im wichtigsten Moment der Saison spuckte die offizielle Zeitnahme erneut Fantasiewerte aus. Erst im anschließenden Service stupste ihn Beifahrerin Katrin Becker-Brugger an: „Wir sind Meister!“ Geipel, der erst vor drei Jahren seinen ersten DRM-Lauf bestritten hatte, musste diesen Erfolg erst mal sacken lassen: „Mir fehlen die Worte.“

Griebel landete hinter Dinkel und Julius Tannert (VW) auf dem fünften Platz und zeigte sich gefasst: „Vor zehn Jahren wäre für mich nach so einem unglücklichen Ergebnis noch eine Welt zusammengebrochen. Mittlerweile habe ich viel gewonnen, da kann man auch mal knapp verlieren.“

Der Meistertitel in der DRM2 war zwar schon vor dem Finale vergeben, doch um die Podiumsplätze wurde bei der 3-Städte-Rallye sehenswert gekämpft. Nach dem ersten Tag hatte Gaststarter Christian Riedemann das Feld im Opel Corsa Rally4 angeführt, doch Lokalmatador Raffael Sulzinger (Ford Fiesta Rally4) drehte am Samstag im Regen auf und holte sich den Sieg.

Im ganzen Trubel um den Ausgang der DRM ging der Erfolg von Erik Cais fast unter. Der 23-jährige Tscheche leistete sich trotz der Umstände keinen Patzer und fuhr einen blitzsauberen Start-Ziel-Sieg nach Hause, mit einem Vorsprung von fast einer Minute. Er wird der vorerst letzte Gewinner der 3-Städte-Rallye sein, die – vorausgesetzt die FIA gibt grünes Licht – nun in WM-Sphären aufsteigt. Den freien Platz in der DRM könnte nach ersten Überlegungen die Rallye Köln–Ahrweiler einnehmen, aber auch eine Rückkehr der Lausitz-Rallye ist im Gespräch. ■



DÖRRENBÄCHER

Dominik Dinkel musste auf den letzten Metern Philip Geipel passieren lassen



DÖRRENBÄCHER

Simon Wagner: Erst die Deutschen, dann von der Strecke distanziert



DÖRRENBÄCHER

Erik Cais und Co Igor Bacigál fuhren dem DRM-Feld davon



DÖRRENBÄCHER

Die DRM-Sieger flankiert von ADAC-Sportpräsident Dr. Gerd Ennser

3-STÄDTE-RALLYE (14.–15. OKTOBER)

7. von 7 Läufen zur Rallye-DM, 14 WPs über 168,24 km

	Fahrer	Fahrzeug	Zeit
1.	Cais/Bacigál	Ford Fiesta Rally2	1:33:25,8 h
2.	Geipel/Becker-Brugger	Škoda Fabia Rally2 evo	+56,1 s
3.	Dinkel/Winklhofer	Ford Fiesta Rally2	+56,6 s
4.	Tannert/Christian	Volkswagen Polo GTI R5	+1:00,8 min
5.	Griebel/Braun	Citroën C3 Rally2	+2:26,9 min
6.	Rossgatterer/Heigl	Škoda Fabia Rally2 evo	+3:23,2 min
7.	Jirásek/Machu	Škoda Fabia R5	+5:47,6 min
8.	Sulzinger/Kiefer	Ford Fiesta Rally4	+7:56,4 min
9.	Trojan/Chlup	Škoda Fabia R5	+8:37,0 min
10.	Riedemann/Lerch	Opel Corsa Rally4	+8:46,4 min

Bestzeiten: Erik Cais 6; Philip Geipel 4; Hermann Neubauer 2; Björn Satorius 1; Simon Wagner 1V

DÖRRENBÄCHER

Bester Fronttriebler: Raffael Sulzinger

DRM-STAND NACH LAUF 7

	Fahrer	Punkte
1.	Philip Geipel	179
2.	Marijan Griebel	178
3.	Julius Tannert	151
4.	Dominik Dinkel	133
5.	Dennis Rostek	67
6.	Oliver Bliss	63
7.	Christian Riedemann	61
8.	Björn Satorius	54
9.	Martin Christ	44
10.	Georg Berlandy	35

DTM | Das Fazit zur Saison

Aus der Versenkung?

Meister Sheldon van der Linde setzte sich gegen starke Gegner durch

DTM

Das zweite Jahr der GT3-Ära war ein gutes für die DTM. Über weite Strecken der Saison herrschten großer Sport und Harmonie. Doch zum Ende des Rennjahres tauchten dann doch wieder Fragezeichen und Kritik auf. Ist die DTM aus der Versenkung heraus?

Von: **Michael Bräutigam** und: **Philipp Körner**

Wenn man die Uhr zwei Jahre zurückdreht und sich anschaut, wo die DTM heute steht, kann man nur sagen: Chapeau, da hat die ITR samt Serienboss Gerhard Berger die kaum vorhandene Chance mehr als genutzt. Fast 30 Autos an jedem Wochenende, und zum Finale in Hockenheim reisten noch fünf Fahrer von fünf Marken mit der Möglichkeit an, aus eigener Kraft Meister zu werden.

Will sagen: Die im letzten Jahr noch oft gescholtene Balance of Performance kann nicht so schlecht gewesen sein, wie sie auch beim diesjährigen Finale in Hockenheim geredet wurde. „Grundsätzlich konnte man schon nach Imola sehen, dass Audi keine Chance hat, Rennen zu gewinnen. Am Hockenheim-Samstag konnte man das ganz klar sehen. Die Änderung für den Sonntag war zu spät“, sagt beispielsweise Abt-Chef Thomas Biermaier. Der Ansatz der AVL, anders als 2021 eine streckenspezifische BOP anzuwenden, konnte einige fahrzeugspezifische Eigenheiten nicht ganz kaschieren. Audi und Lamborghini kämpften häufig mit mangelndem Topspeed, hatten dafür aber in anderen Bereichen Vorteile, was auf einer Powerstrecke wie Hockenheim aber natürlich nur begrenzt nützlich ist.

Dort war BMW besonders stark, ebenso beim Vollgas-Fest am Lausitzring. Festhalten lässt sich aber auch: Nach Meister Sheldon van der Linde taucht erst auf Platz 9 der Fahrertabelle mit dem zweifachen DTM-Champion Marco Wittmann der nächste BMW-Pilot auf. Es gibt also auch unter den Teams und Fahrern Qualitätsunterschiede, die keine BOP der Welt auffangen kann. Wobei van der Linde mit seinem BMW ausgerechnet am Norisring und in Spielberg, also zwei weiteren Vollgas-Kursen, sogar gänzlich ohne Punkte blieb. Und: Die Transparenz seitens AVL Racing, die sämtliche Änderungen erklärt, findet ebenfalls viel Lob.

Racing mit der Brechstange

Die Mittelmotor-Sportler ließen dagegen zum Beispiel in Imola die Gegner klar im Regen stehen, auf den meisten anderen Strecken zeigte sich ein sehr ausgeglichenes Feld. Was dann jedoch



DTM

Negativ 1: Einige teure und teils schmerzhafte Unfälle nach (Re-)Starts



AUDI

Negativ 2: Einige große DTM-Stars wie Nico Müller verlassen die Serie

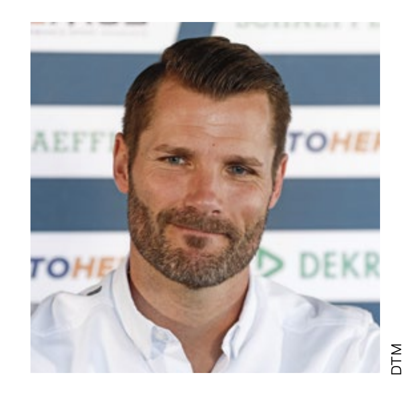
auch dafür sorgte, dass Überholen sehr schwierig wurde. Für die Fahrer war klar, dass deshalb die rollenden Starts und Restarts die beste Gelegenheit sind, um Plätze gutzumachen. Das ging vor allem in den Samstagsrennen vom Norisring und in Hockenheim mächtig in die Hose. Schäden in Millionenhöhe und Verletzungen waren die Folge – David Schumacher zog sich bei seinem heftigen Einschlag beim Finale sogar einen Lendenwirbelbruch zu.

Die Kritik auch an den eigentlich fälschlich „Indy-Restarts" genannten Startprozedere verstummt deshalb nicht. Die DTM pocht darauf, dass sie Teil der Serie ist. „Ich verstehe das Feedback zu den zwei Reihen und höre mir die Meinung der Fahrer an. Der Double-File-Restart ist Teil der DTM-DNA. Er steht in den Regeln, und dementsprechend handeln wir so", bekräftigt Renndirektor Scot Elkins, der in seiner grundsätzlich neuen Rolle früh in die Erarbeitung des Reglements eingebunden war. „Ich glaube nicht, dass Double-File-Restarts unsicher sind. Sie sollten bleiben und nur bei stark abweichenden Bedingungen wie Regen ausgesetzt werden."

Prototypen-Problem?

Die Kritik an der Rennleitung rührt auch daher, dass Entscheidungen teils revidiert werden oder nicht nachvollziehbar sind. Anders als in anderen Serien fehlt ein Rennfahrer als Teil der Rennleitung. „Eine weitere Perspektive wäre sehr hilfreich, und wir haben schon darüber diskutiert. Die Suche nach einem passenden Piloten ist nicht so einfach", so Scot Elkins.

Ein Schritt zu mehr Transparenz war die Einführung neuer Driving Standards in Spa. „Als ehemaliger Rennfahrer weiß ich,



DTM

„Unser sportliches Produkt ist auf einer stabilen Basis und das Feedback durchweg positiv. Jetzt heißt es, die Marke DTM weiter und größer nach außen zu tragen."

Martin Tomczyk, ITR

wie sich die Jungs auf der Strecke in den Autos fühlen. Wir wollen Tür-an-Tür-Kämpfe. Die Piloten sollen sich aber Luft lassen, wenn sie in die Kurve rein- und danach rausfahren. Wenn sie das respektieren, haben wir tolles Racing", sagt Martin Tomczyk, Meister von 2011 und DTM-Repräsentant Brand & Sports. „Vor allem wenn es in Richtung Meisterschaftsende geht, ist die Stimmung auf der Strecke etwas angespannter. Es liegt aber in der Verantwortung jedes einzelnen Piloten, zu zeigen, dass man Profi ist und fair miteinander umgeht."

Die DTM hat mit ihrem Profi-Ansatz in sehr absehbarer Zeit noch eine andere Hürde zu überwinden. Mit dem neuen Boom in der Prototypen-Szene stehen einige große Stars vor dem Absprung. René Rast wechselt zu BMW und McLaren – es ist noch offen, ob er wieder in der DTM antritt. Philipp Eng ist fix im LMDh-Programm. Auch Nico Müller verlässt mit seinem Gang zu Peugeot (WEC) und Abt (Formel E) die Serie. Mirko Bortolotti ist im Laborghini-Programm gesetzt, also spätestens 2024 auch weg. „Natürlich wollen wir weiterhin Top-Fahrer auf unserer Plattform haben. Aber Kollisionen kann man nie komplett vermeiden – sonst könnten wir nicht mehr fahren. Es war schon immer so, wenn sich eine Tür bei den Fahrern schließt, öffnet sich eine andere. Auch wenn die Prototypen-Szene boomt: Ich sehe die Entwicklung sehr neutral", äußert sich Martin Tomczyk. Will sagen: Wie in der Vergangenheit sollen neue Talente die jetzigen Stars ersetzen und selbst ihre Fangemeinde aufbauen.

Mehr Topteams klopfen an

Die DTM hat aber nicht nur in Sachen Fahrerfeld möglicherweise eine Nagelprobe zu bestehen, Gerüchte um eine mangelnde Liquidität der Serie halten sich ebenfalls hartnäckig. Weil die ITR vom Ticketverkauf bis zur TV-Produktion alles selbst organisiert und bezahlt, ist man auf starke Zuschauerzahlen vor Ort und im Fernsehen sowie große Partner angewiesen, damit sich der ganze Apparat trägt. Insider behaupten, dass 2023 in dieser Hinsicht das womöglich entscheidende Jahr werden könnte.

„Ich glaube nicht, dass Double-File-Restarts unsicher sind. Sie sollten bleiben und nur bei stark abweichenden Bedingungen ausgesetzt werden."

DTM-Renndirektor Scot Elkins

Da freut es die Verantwortlichen umso mehr, dass gleich zwei namhafte Teams an die Tür klopfen. Das neue BMW-Team WRT wird mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit in die Serie einsteigen, auch Manthey-Racing als De-Facto-Porsche-Werksteam hat mit dem neuen 911 GT3 R derartige Ambitionen. Beide Teams könnten dafür sorgen, dass andere entweder die Marke wechseln oder die Serie sogar sofort ganz verlassen.

Weitere Bewegung und eventuell neue Koalitionen könnte die immer wieder diskutierte Pflicht zu Zwei-Wagen-Teams bringen. Diese ist eine der wenigen größeren Baustellen, die im Winter bezüglich des Reglements in Angriff genommen werden sollen. „Unser sportliches Produkt ist auf einer stabilen Basis und das Feedback der Teams und der Hersteller durchweg positiv. Nichtsdestotrotz heißt es jetzt, die Marke DTM weiter und größer nach außen zu tragen", sagt Tomczyk. Dabei will man sich auch in Sachen Rennkalender wieder mehr an der deutschen und deutschsprachigen Fanbasis orientieren. Die Rückkehr von Oschersleben ist so gut wie fix, eine Rückkehr nach Portimão oder Imola praktisch ausgeschlossen.

Hat sich die DTM also aus ihrer Versenkung, in der sie vor knapp zwei Jahren unterzugehen drohte, gerettet? Wir finden: Die Richtung passt. Auf die Faktoren, die man beeinflussen kann, hat die DTM passende Reaktionen gezeigt – muss aber über den Winter daran anknüpfen. ■



DTM

Positiv 1: Fünf Fahrer von fünf Marken kämpften bis zuletzt um den Titel



BMW

Positiv 2: Topteams wie WRT (Foto) und Manthey stehen vor der Tür

Pflicht und Kür

Nach Titel am Samstag kürte Meister Girolami die Saison mit Sieg am Sonntag

TCR EUROPE

Franco Girolami (Audi) wurde seiner Favoritenrolle gerecht und holte sich in Barcelona souverän den Titel. Die letzten zwei Rennsiege der Saison gingen an Jack Young (Honda) und den frischgebackenen Meister.

Von: **Michael Bräutigam**

Es war ohnehin nur noch Formsache: 89 Punkte Vorsprung bei maximal 96 zu vergebenden waren für den Argentinier praktisch schon nach dem vorletzten Event in Monza die Titelentscheidung. Die Herausforderung für den ersten Verfolger Josh Files (Hyundai) wurde noch größer, weil er nach einem Motorwechsel von ganz hinten ins erste Rennen starten musste. Doch als die Startampel zum ersten Mal erlosch, war schon alles entschieden: Nach dem Qualifying, das mit maximal 16 Punkten belohnt wird, betrug der Abstand immer noch 89 Punkte. Es hätten weniger als 80 sein müssen.

Um die Entscheidung frühestmöglich klar zu machen, opferte Girolami sogar seine letzten beiden neuen Reifen für einen Extra-Run im zweiten Quali-Segment. Dennoch hatte er im ersten Lauf noch genug „Körner", um sich den dritten Platz zu sichern. Vorne fuhren derweil Pole-Mann Jack Young im besten Halder-Honda sowie Girolamis Comtoyou-Audi-Teamkollege Tom Coronel ihr ganz eigenes Rennen um den Sieg. Am Ende hielt der Youngster den Routinier in Schach.

Auch für Coronel war es jedoch ein wichtiger Erfolg, denn sein erklärtes Ziel war, Files im Kampf um den Vizetitel noch abzufangen. Der Brite kam immerhin noch bis auf P9, sein Vorsprung auf den Niederländer schrumpfte aber auf vier Zähler.

Comtoyou vs. Target

Außerdem reichte das Ergebnis, damit das Comtoyou-Team den Titel in der Mannschaftswertung fixieren konnte. Mit den Team-Vizemeistern von Target Competition ging es dabei nicht nur auf der Strecke heiß her. Ein Comtoyou-Ingenieur hat sich dem Vernehmen nach Onboard-Videos des Target-Teams beschafft, welche dann den Fahrern des belgischen Teams als Vorbereitung fürs Finale mitgegeben wurden.



Ein Comtoyou-Ingenieur soll Videos von Konkurrent Target Competition beschafft haben. Dieser Fall wird, auch wegen Handgreiflichkeiten, wohl nun die Gerichte beschäftigen.

Bei Target suchte man das Gespräch sowohl mit Comtoyou als auch den Promotoren, bei beiden Stellen blitzte man jedoch ab. Deshalb wurde ein Statement herausgegeben, woraufhin es im Fahrerlager – unter Zeugen – zu Handgreiflichkeiten kam. Hauptauslöser der Aggressionen soll Comtoyou-Teamchef François Verbist gewesen sein. Die Belgier waren sich keiner Schuld bewusst und gaben ein eigenes Statement heraus, in dem man sowohl den Datenklau als auch die Gesprächsverweigerung abstreitet. Wie der Fall endet, werden wohl Gerichte entscheiden.

Um die Saison sportlich abzuschließen: Franco Girolami krönte sein Meisterjahr mit einem weiteren Sieg und gewann den Sonntagslauf souverän. Dahinter lief, abgeschirmt von Edel-Gaststarter Frédéric Vervisch (Audi), Tom Coronel auf P2 ein und machte damit auch den entsprechenden Tabellenplatz klar. Mike Halder (Honda) erlebte ebenfalls einen versöhnlichen Saisonabschluss und verpasste das Podium mit Platz 4 nur knapp. ■

BARCELONA, 1. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	Young/Honda	12 Runden
2.	Coronel/Audi	+ 0,993 s
3.	F. Girolami/Audi	+ 12,430 s
4.	Vervisch/Audi	+ 13,043 s
5.	Callejas/Cupra	+ 13,946 s
6.	Galáš/Hyundai	+ 16,081 s
7.	Baldan/Hyundai	+ 18,679 s
8.	Oriola/Hyundai	+ 19,226 s
9.	Files/Hyundai	+ 22,074 s
10.	Mike Halder/Honda	+ 23,042 s

BARCELONA, 2. RENNEN

	Fahrer/Marke	Rd./Rückstand
1.	F. Girolami/Audi	14 Runden
2.	Coronel/Audi	+ 1,332 s
3.	Vervisch/Audi	+ 5,686 s
4.	Mike Halder/Honda	+ 5,975 s
5.	Young/Honda	+ 6,270 s
6.	Callejas/Cupra	+ 13,335 s
7.	Butti/Audi	+ 14,956 s
8.	Baldan/Hyundai	+ 15,876 s
9.	Davidovski/Audi	+ 17,675 s
10.	Galáš/Hyundai	+ 18,868 s

STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Franco Girolami (RA)	431
2.	Tom Coronel (NL)	316
3.	Josh Files (GB)	285
4.	Isidro Callejas (E)	275
5.	Klim Gavrilov (RUS)	256
6.	Jack Young (GB)	246
7.	Nicola Baldan (I)	245
8.	Mike Halder (D)	228
9.	Jáchym Galáš (CZ)	224
10.	John Filippi (F)	202

Tourenwagen Junior Cup

Bis zur letzten Kurve

Erst in der allerletzten Kurve der Saison 2022 entschied sich der Titel im Tourenwagen Junior Cup. Am Ende jubelte Elias Olsen am Nürburgring.

Von: **Michael Bräutigam**



TOURENWAGEN JUNIOR CUP

Es ging eng zu: Am Ende sicherte sich Olsen (#43) Doppelsieg und Titel

Schon die Premierensaison 2021 entschied sich erst auf den allerletzten Metern. Und auch diesmal musste bis zum Fallen der Zielflagge gewartet werden, bis der Nachfolger von Florian Vietze feststand. Elias Olsen (Konrad-Motorsport) hatte sich dabei mit einem Sieg am Samstag bis auf fünf Zähler an Tabellenführer Leon Arndt (Dörr Motorsport) herangerobbt.

Als sich die gewohnt turbulente Startphase bei den Nachwuchstalenten aussortiert hatte, lag Olsen erneut in Front, dahinter folgte Arndt. Damit war klar: Wer das Duell um den Sieg für sich entscheidet, würde auch der neue Meister sein.

Der Däne konnte den Deutschen dabei scheinbar kontrolliert hinter sich halten. Arndt hatte zwar einige Angriffschancen, Olsen parierte aber gekonnt. Arndt startete jedoch in der letzten Kurve noch einen Verzweiflungsangriff aus der Tiefe des Raums, die beiden Autos berührten sich und fuhren letztlich um 0,007 Sekunden getrennt durchs Ziel. Olsen wurde als Sieger gewertet und war damit schon Meister, bevor Arndt eine nachträgliche 30-Sekunden-Strafe für die grenzwertige Aktion erhielt.

Platz 2 erbte Fabio Rauer (Konrad), der nach zwei zweiten Plätzen beim Finale noch den Sprung in die Top 3 der Tabelle schaffte. Ex-Tabellenführer Linus Hahne (H&R Juniorteam) rutschte trotz P3 beim letzten Saisonrennen noch auf P4 der Tabelle ab. ■

NACHRICHTEN

WTCR: ENDE BESIEGELT

Wie vergangene Woche bekannt gegeben wurde, wird der Tourenwagen-Weltcup (WTCR) zum Ende des Jahres in seiner bekannten Form eingestellt. Es wird jedoch darüber diskutiert, ob man künftig wieder einen Einzelevent als „Weltcup“ ausschreiben könnte. Den gab es zuletzt 1995 in Le Castellet. Sieger wurde Frank Biela mit einem Audi.

TCR: WELTRANGLISTE UND WELTSERIE GEPLANT

Im Windschatten der WTCR-Bekanntgabe stellten die TCR-Rechteinhaber von WSC selbst eine „World Tour“ sowie eine neue Weltrangliste vor. Die World Tour ergibt sich aus insgesamt neun Events in diversen nationalen und regionalen Serien. Am Saisonende sollen die besten 60 Piloten aus Weltrangliste und World Tour beim möglichen neuen Weltcup aufeinandertreffen.

NASCAR

Logano siegt sich ins Finale

Penske-Ford-Pilot Joey Logano hat sich mit einem Sieg in Las Vegas den ersten der vier Finalplätze um die Meisterschaft gesichert.

Von: **Michael Bräutigam**

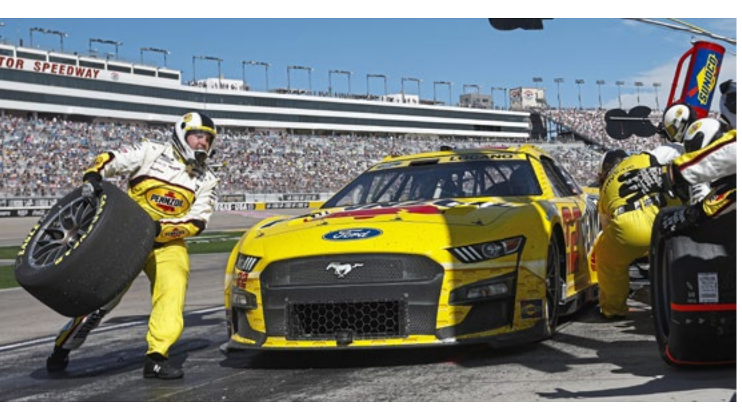
Das Schema ist dabei seit 2014 ein bekanntes: In geraden Jahren kommt Logano unter die „Championship 4“, in ungeraden nicht. Einmal, nämlich 2018, konnte er sich bei seinen bislang vier Teilnahmen am finalen Titelkampf auch den Cup sichern.

Auch das Schema, wie es zum Triumph kam, ist bekannt: Genau wie Christopher Bell (Toyota) in der Vorwoche setzte Logano in einer späten Gelbphase auf neue Reifen statt auf Track Position und lag damit goldrichtig. Drei Runden vor Schluss hatte er sich von außerhalb der Top 10 bis an die Spitze gefahren und durfte wenig später seinen dritten Saisonsieg bejubeln. Bell setzte derweil seine nur durch den Charlotte-Sieg unterbrochene Pleitenserie fort: Er wurde unschuldiges Opfer einer viel diskutierten Kollision zwischen Bubba Wallace und Kyle Larson, womit er nun fast schon wieder in einer „Must-win-Situation“ für die nächsten Rennen in Homestead und Martinsville ist.

Um die drei Finalplätze neben Logano haben aber grundsätzlich alle weiteren Playoff-Kandidaten noch eigene Chancen. Zwischen der Cut-Linie bei Denny Hamlin und Bell liegen nur 23 Punkte.

Xfinity: Berry erster Finalist

Apropos Finalplatz: In der zweiten Liga ging es für die verbliebenen acht Titelkandidaten ebenfalls schon um den möglichen Einzug ins entscheidende Rennen. Tatsächlich gelang es in Person von Josh Berry (JR Motorsports/Chevrolet) einem der Playoff-Fahrer, sich den Sieg in der Xfinity Series zu sichern. Damit steht er als erster Finalist fest. Weitere Parallele zum Cup: Wie bei Logano war es auch für Berry erst der dritte Saisonsieg. ■



NASCAR

Mit frischen Reifen zum Sieg: Loganos Alternativ-Strategie zahlte sich aus

NASCAR CUP SERIES

Las Vegas/Nevada (USA)
33. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Joey Logano (USA)	Ford
2.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
3.	Kyle Busch (USA)	Toyota
4.	Chase Briscoe (USA)	Ford
5.	Denny Hamlin (USA)	Toyota
6.	Tyler Reddick (USA)	Chevrolet
7.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
8.	Erik Jones (USA)	Chevrolet
9.	A.J. Allmendinger (USA)	Chevrolet
10.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 33 von 36 Rennen

1.	Logano (Ford)	4084 Punkte
2.	Chastain (Chevrolet)	4063
3.	Elliott (Chevrolet)	4062
4.	Hamlin (Toyota)	4051
5.	Byron (Chevrolet)	4045
6.	Briscoe (Ford)	4042
7.	Blaney (Ford)	4040
8.	Bell (Toyota)	4028
9.	Larson (Chevrolet)	2206
10.	Suárez (Chevrolet)	2199



PARAVAN

Der Mutmacher

Janis McDavid wurde ohne Arme und Beine geboren. Trotzdem fährt der Schriftsteller seit dem Jahr 2010 Auto und hat dabei über 400 000 Kilometer gesammelt. Nun absolvierte er erfolgreich die Rennlizenz-Prüfung. Sein nächstes Ziel: ein echter Einsatz.

Von: **Philipp Körner**

Ursprünglich wollte Janis McDavid Motorradpolizist werden. Sein großer Kindheitstraum sollte aber nicht in Erfüllung gehen: „Es kam der Moment, als ich kapierte, was das für ein bescheuerter Wunsch ist, wenn Arme und Beine fehlen." Doch für den in Hamburg geborenen und im Ruhrpott aufgewachsenen McDavid war immer klar, dass er einmal Auto fahren wird. Mit dem schwäbischen Spezialisten Paravan fand der Autor und Motivationsredner schließlich einen passenden Partner. Schon seit dem Jahr 2010 nimmt er eigenständig am Straßenverkehr teil – erst in einem Mercedes Sprinter und seit Kurzem in einer V-Klasse. Auf seinen diversen Reisen sammelte der 31-Jährige weit über 400 000 Kilometer.

Der große Wunsch, eigenständig auf der Rennstrecke zu fahren, wuchs durch eine zufällige Begegnung vor rund drei Jahren. Bei einem Besuch der Paravan-Produktionshallen sah McDavid das GT-Rennprojekt mit dem aus der DTM bekannten Space-Drive-Lenksystem. An Firmengründer Roland Arnold richtete er den Wunsch: „Einmal mit so einem Auto über die Rennstrecke zu fahren, das wäre es!" Arnold musste nicht lange überlegen.

DTM-Meister im Spiegel

Die Ingenieure rüsteten daraufhin einen BMW E46 M3 speziell für den Rennsport-Anwärter um. Im Mittelpunkt der Anpassungen sind eine besondere Sitzschale und ein Vier-Wege-Joystick, über den McDavid lenkt, beschleunigt und bremst. Da er den Joystick mit der Achsel bedient, muss ein sehr fester Halt auch in schnelleren Kurven gegeben sein. Der fünffache DTM-Champion Bernd Schneider unterstützte McDavid bei den ersten Fahrversuchen als Mentor und half bei der Annäherung an die Ideallinie. Sein Schüler sammelte anschließend weiter Erfahrung im BMW und begann, sich auf seine Rennlizenz vorzubereiten.

Ende September wurde es ernst: Rund zwei Jahre nachdem McDavid zum ersten Mal die 200-km/h-Marke geknackt hatte, war der große Tag auf dem Hockenheimring gekommen. Im Anschluss an einen mühelosen Theorieteil ging es mit Lehrer und Prüfer Christopher Bartz auf die 4 574 Meter lange Bahn, die er diesmal nicht für sich hatte. Diverse Piloten, darunter der spätere DTM-Meister Sheldon van der Linde, drehten parallel fixe Testrunden. Trotz der zusätzlichen Herausforderung sicherte sich Janis McDavid souverän den Lizenzgrad National A. „Ich hoffe, dass es eine Möglichkeit gibt, die Lizenz auch zu nutzen, und wir eine Rennserie finden. Wichtig ist für mich, ein Zeichen zu setzen, das anderen Mut macht", gibt McDavid als Ziel aus. ■



MARKO TARRACH

Der BMW E46 M3 wurde speziell für die Ansprüche von McDavid umgerüstet



MARKO TARRACH

Der 31-Jährige bedient den Vier-Wege-Joystick mit seiner Achsel



Blaues Wunder

Der Rücktritt bereits beschlossen, die Ressourcen und die Moral abgezogen. Doch dann zeigte Álex Rins eine fahrerische Meisterleistung und bescherte Suzuki in Australien noch einen Sieg. Fabio Quartararo stürzte, Bagnaia ist auf WM-Kurs.

Von: **Imre Paulovits**

Die Züge im Gesicht von Suzuki-Projektleiter Shinichi Sahara waren völlig entglitten, seine Augen glasig, seine Lippen zitterten. Der Vollblut-Techniker, der 24/7 für Racing gelebt hat und dem es das Herz brach, als Suzuki sich zum Rückzug aus der MotoGP entschied, stand doch wieder oben bei einer Siegerehrung. Er hatte fast schon aufgegeben, daran zu glauben, und als es nun doch wieder so weit war, überkamen ihn die Emotionen in einer Art, wie es selbst Rennfahrer kaum erleben. Denn er wusste, dass es gleichzeitig Abschied war. Álex Rins sprudelte neben ihm vor Freude, und als er seinen japanischen Chef mit dem Siegersekt abduschte und ihm reichlich davon zu trinken gab, löste sich die Anspannung auch beim 58-jährigen Japaner, und er feierte den Moment mit seinem Fahrer. Álex Rins hatte alles gegeben und den richtigen Moment auf der Strecke, auf der die Suzuki alle ihre Vorteile ausspielen konnte, abgepasst. Er zeigte noch einmal, was in den Blauen steckte.

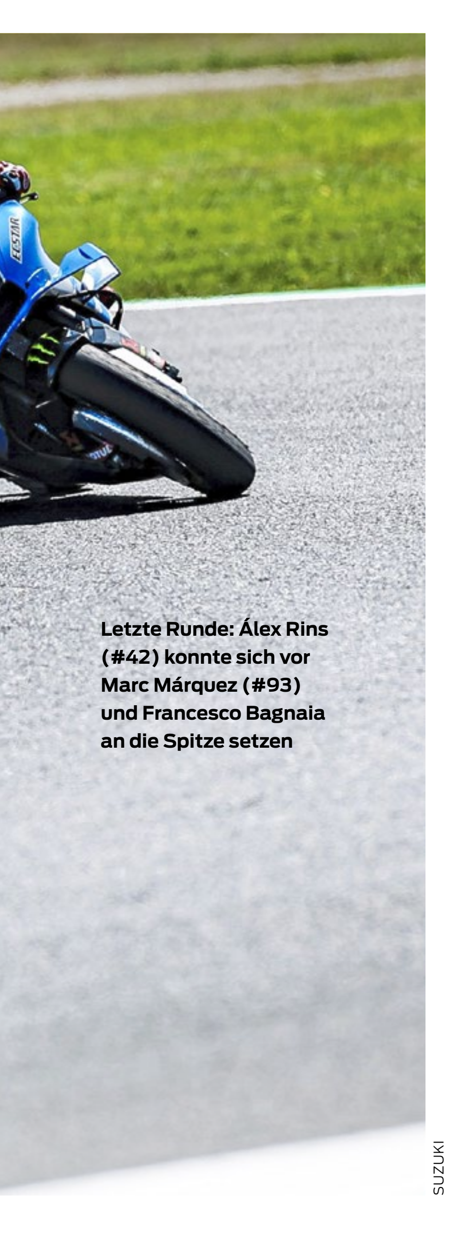
Die Mächte der Insel

Es war drei Jahre her, dass die MotoGP zuletzt auf einem der letzten Oldschool-Kurse war. Diese ist jedes Mal eine Herausforderung für die Hersteller, zumal sich das Wetter auf der Insel an der Bass-Straße durch die Winde der Tasmansee ständig ändert. Bevor das Rennwochenende begann, war komplett Land unter, doch dann wurde doch fast nur im Trockenen gefahren. Hatte Ducati seit dem Sieg von Casey Stoner 2010 hier kein Rennen mehr gewonnen, zeigten sich hier diesmal

> „Nachdem ich mich verbremst hatte, habe ich versucht, den Rückstand wettzumachen, aber zu sehr gepusht. In Malaysia kommt wieder eine Strecke, die ich mag.“
>
> Fabio Quartararo

auch die roten Granaten unheimlich stark. Johann Zarco setzte am Freitag in beiden Trainings die Bestzeit, im Qualifying knackte Jorge Martín erstmals den seit 2013 stehenden Quali-Rekord von Jorge Lorenzo auf der neu asphaltierten Strecke mit Bridgestone-Reifen. Mit Francesco Bagnaia stand eine zweite Ducati in der ersten Startreihe, doch der listige Marc Márquez hatte sich an den Ducati-Werkspiloten gehängt und aus seinem Windschatten heraus die zweitbeste Zeit erhascht.

Fabio Quartararo hatte eine gute Rennpace, genau wie die beiden Suzuki von Álex Rins und dem erstaunlich stark zurückgekehrten Joan Mir. Es blieb aber die Reifenfrage. Der harte Hinterreifen sollte laut Michelin-Reifenchef Piero Taramasso ab 35 Grad Asphalttemperatur funktionieren und dann die beste Wahl sein. Genauso warm war es vor dem Rennen auch, doch als im Moto2-Rennen etliche Fahrer in der schnellen Turn-8-Rechtskurve mit ausgekühlten Reifen stürzten, wurden einige doch unsicher. Marc Márquez ging einen ganz anderen Weg. Nach seiner Quali-Vorstellung hielten viele den Ex-Weltmeister, der bei seinen letzten sechs Besuchen auf der Insel immer entweder gestürzt ist oder gewonnen hat, auf dem Links-Kurs ebenfalls für einen der Favoriten. Der Ex-Weltmeister stapelte wieder tief. „Ich bin noch nicht so weit. Aber ich werde den weichen Reifen nehmen, um mit ihm zunächst vorne mithalten zu können. Und dann sehen, was sich daraus machen lässt.“ Übersetzt hieß dies: „Ich fahre auf Sieg!“



SUZUKI

Letzte Runde: Álex Rins (#42) konnte sich vor Marc Márquez (#93) und Francesco Bagnaia an die Spitze setzen



HOFMANN

Das tat weh: Álex Márquez (#73) verbremste sich und riss Jack Miller mit





SUZUKI

Rins tränkt Projektleiter Sahara



MOTOGP

Eng beisammen: Die ersten Sieben liefen innerhalb von 0,8 Sekunden ein, es war die zweitengste Top 10 aller Zeiten

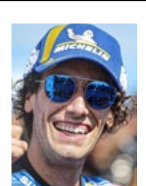
Tatsächlich zog der Honda-Pilot nach dem Start gleich mit Jorge Martín und Francesco Bagnaia mit, aber von hinten kamen die Suzuki-Piloten in Windeseile nach vorn. Auch Jack Miller wurde von seinen einheimischen Fans mächtig angefeuert, doch dann verschätzte sich Álex Márquez beim Anbremsen von Turn 4, die einen Tag zuvor auf Miller Corner getauft wurde, und räumte den Aussie ab. „Der Wind hatte gedreht, und an dieser Stelle schob es einen richtig an", wusste Fabio Quartararo später zu berichten, der sich an dieser Stelle ebenfalls verbremst hatte, aber zum Glück einen freien Weg zum Notausgang fand.

Ende für Quartararo?

Doch durch dieses Missgeschick fiel der Tabellenführer bis auf den 22. Platz zurück. Es fiel schon zuvor auf, dass er, während er sich verzweifelt im Spitzenpulk zu halten versuchte, immer wieder weit hinausgetragen wurde. Seine Yamaha ließ die bisherigen Heldentaten des Franzosen diesmal einfach nicht zu. Doch es kam noch schlimmer. In der elften Runde stürzte er in Turn 2, wo er vor drei Jahren von Danilo Petrucci abgeräumt wurde. „Ich hatte versucht, den Rückstand wettzumachen, habe aber zu sehr gepusht", gab Quartararo zu. Aber er bleibt Optimist. „In Malaysia kommt wieder eine Strecke, die ich mag, mal sehen, wie wir dort aussehen."

Doch vorerst hat er 14 Punkte Rückstand auf Francesco Bagnaia, der nach dem Sachsenring noch 91 Punkte zurücklag! Es hätten auch 23 sein können, denn der Ducati-Werkspilot setzte seine Form auch in Australien fort und führte bis zur vorletzten Runde. Doch dann setzte Álex Rins sein unwiderstehliches Manöver vor dem Southern Loop an, das ihm zuvor schon so oft geglückt war, und dabei wurde Bagnaia etwas nach außen gedrängt. Und auch Marc Márquez, der mit dem weichen Hinterreifen ein taktisch geniales Rennen gefahren war, konnte vorbei. Aber Bagnaia kann schon am nächsten Wochenende in Malaysia Weltmeister werden! ■

DREI FRAGEN AN ÁLEX RINS



VON STARTPLATZ 10 ZUM SIEG, WIE WAR DAS?

Ich bin überglücklich über diesen Sieg, es war ja das letzte Mal mit Suzuki hier auf dieser herrlichen Insel. Das Team, all die Leute, die mich während der schweren Zeiten in dieser Saison unterstützt haben, die ganze Belegschaft in Hamamatsu verdienen dieses gute Rennen. Ich hatte mich von Beginn an wohlgefühlt und konnte den Hinterreifen gut managen. Als ich zu Beginn des Rennens hinter Bagnaia und Martín war, habe ich festgestellt, dass ihre Pace recht langsam ist. Da habe ich versucht, vorne eine Lücke aufzumachen. Sie haben mich aber gleich auf der Geraden wieder überholt. So habe ich mich hinter sie gesetzt und das Ende abgewartet. Ich wusste, dass ich Bagnaia zwischen Turn 1 und Turn 2 überholen kann, wenn ich die letzte Runde als Zweiter beginne.

WIE WAREN SIE IN TURN 2 SO STARK?

Ich habe mir vor dem Rennen mit meinem Crewchief die kritischen Punkte für die Reifen aufgezeichnet. Die rechte Seite ist hier nicht kritisch, so meinte er, ich kann dort pushen. So konnte ich zwischen den beiden Kurven sliden und überholen.

WAS BEDEUTET DIES FÜR SUZUKI?

Es war eine schwere Zeit für uns, zu wissen, dass dieses Team nächstens nicht mehr existieren wird. Wir hatten schlechte Rennen, aber der Schlüssel war, nicht aufzugeben. Deshalb ist dieser Sieg für alle.

Gleichmäßig verteilt



POLARITY PHOTO

Wenn diesmal auch kein Top-5-Platz für eine KTM heraussprang: Brad Binder, Miguel Oliveira und auch Remy Gardner bei seinem Heim-GP holten Punkte für die Österreicher.

Von: **Imre Paulovits**

KTM-Renndirektor Pit Beirer hatte es als Ziel ausgegeben: „Wir müssen gleich ab dem ersten Training konkurrenzfähig in das Wochenende einsteigen." Die beiden sechsten Plätze von Brad Binder in den beiden Freitagstrainings entsprachen dem. Doch als es am Samstag galt, das letzte aus den Reifen zu quetschen, um sich für Q2 zu qualifizieren, fand sich einfach keine Abstimmung. So mussten sowohl Binder als auch Miguel Oliveira durch die Q1, und dort trafen sie auf die beiden Titelkämpfer Fabio Quartararo und Francesco Bagnaia. Diese kamen weiter, Binder musste sich mit dem 16., Oliveira mit dem 21. Startplatz zufriedengeben. Schlimmer noch: Oliveira musste auf den letzten Startplatz und eine Long-Lap-Penalty abbüßen, weil er Enea Bastianini behindert hatte.

Im Rennen zeigte Binder wieder seine Form. Obwohl er in der ersten Runde Feindberührung hatte und von der Strecke geschubst wurde, konnte er sich bis Rennmitte bis auf die siebte Position vorarbeiten. Doch dann begannen seine Reifen abzubauen, und er fiel bis auf die zehnte Position zurück. „Ich hatte einen tollen Start, aber in Turn 4 hat mich einer berührt, und ich musste geradeaus. So bin ich aus den Top 10 außerhalb der Punkte gefallen", so Binder. „Ich konnte mich nach vorne hangeln, und ich war schon in der Führungsgruppe, doch ich habe meinen Hinterreifen zu sehr rannehmen müssen. So war ich am Ende ziemlich hilflos." Miguel Oliveira landete zwei Plätze hinter ihm: „Dafür, dass ich vom letzten Platz aus starten und eine Long-Lap-Penalty abbüßen musste, war es wirklich gut. Umso ärgerlicher, was ich regulär hätte erreichen können."

Remy Gardner holte bei seinem Heim-GP einen Punkt: „Die ersten 13, 14 Runden habe ich mich sehr stark gefühlt und konnte mich in der Nähe der Führungsgruppe halten, war zeitweilig Zehnter. Doch dann begann mein Hinterreifen abzubauen. Ich hatte aber wieder richtig Spaß beim Fahren." ■

KOMMENTAR

ES IST PASSIERT. Francesco Bagnaia hat bei seiner Aufholjagd Fabio Quartararo überholt. Was sich mit acht Ducati-Piloten auf ihren bärenstarken Motorrädern wie eine Fuchsjagd durch die Saison zog, hat sich nun zugunsten der Jäger gewendet. Es war unglaublich, wie sich der Weltmeister bislang allein durch seine fahrerischen Fähigkeiten widersetzt hat, und er kann einem fast leidtun. Doch die Leidenschaft, mit der die Ducati-Rennabteilung seit Jahren ihre Technik verbessert, um die japanischen Giganten zu schlagen, die Ideen, mit denen die Truppe um Gigi Dall'Igna die MotoGP inspiriert hat, und das Durchhaltevermögen, mit denen sie Niederlagen durch die Fahrgenies Marc Márquez und Fabio Quartararo überwunden haben, musste irgendwann Früchte tragen. Nun ist es an Yamaha, es nächstes Jahr gleichzutun.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

FAHREN MIT DEN IDOLEN

Die australischen Fans waren nach zwei Jahren Abstinenz von der MotoGP richtig ausgehungert, und die Hochform von Jack Miller bei den letzten Rennen befeuerte ihren Enthusiasmus noch mehr. Miller und Chris Vermeulen waren vor einigen Wochen mit Motorrädern von Melbourne nach Phillip Island gefahren und dann eine Runde um die Strecke gekurvt, nun durften die Fans auf ihren Spuren folgen. Am Donnerstag holten Jack Miller und Brad Binder sie von der Brücke, die das Festland mit der Insel verbindet, mit Motorrädern ab, und sie fuhren mit ihnen zur Strecke, um eine gemeinsame Runde zu drehen. Obwohl es in Strömen regnete, folgten ihnen Tausende von Bikern.

LOKALE SPEZIALITÄTEN

Am Freitag gab es eine Willkommenszeremonie durch den einheimischen Aboriginal-Ältesten von Bunurong Land, Uncle Mik, mit traditionellem Didgeridoo-Klängen und Pfeifen-Ritual. Phillip Island ist auch für sein Wildleben bekannt. Neben den Zwergpinguinen, die als Touristenattraktion zu Tausenden aus dem Meer kommen und zu ihren Brutplätzen laufen, gibt es zwei große Wildparks mit Koalas und Kängurus. Schon in früheren Jahren brachten die Wildpfleger Tiere von dort ins Paddock, mutige Piloten und Journalisten konnten Schlangen und Reptilien auch anfassen. Diese Tradition wurde in diesem Jahr wiederbelebt. Doch es gab auch Begegnungen in freier Wildbahn. Aleix Espargaró konnte am Freitag einem über die Strecke hüpfenden Wallaby gerade noch ausweichen.

FÜR PHIL UND VICTOR

Am Donnerstag gab es eine Schweigeminute für den in der Vorwoche verstorbenen achtfachen Weltmeister Phil Read und den tragisch ums Leben gekommenen Supersport-300-WM-Piloten Victor Steeman. Eigentlich sollte dafür das ganze Fahrerlager zur Zielgeraden kommen, da es aber in Strömen regnete, wurde es ins Mediacenter verlegt, was für diesen Anlass doch etwas beengt war. ■ IP



HOFMANN

Schweigeminute für Phil Read und Victor Steeman im Mediacenter

MOTOGP-ERGEBNISSE

Phillip Island (AUS) – 16. Oktober 2022 18. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 120,096 km über 27 Runden à 4,448 km. 24 Fahrer gestartet, 20 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 14 Grad, Asphalt: 35 Grad. Schnitt des Siegers: 176,4 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	27	40.50,654 min	346,1 km/h	1.29,850 min	M/H	25
2.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	27	+0,186 sec	341,8 km/h	1.30,117 min	H/S	20
3.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP22	27	+0,224 sec	350,6 km/h	1.30,096 min	M/H	16
4.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP21	27	+0,534 sec	349,5 km/h	1.29,796 min	M/H	13
5.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP21	27	+0,557 sec	356,4 km/h	1.29,880 min	H/H	11
6.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	27	+0,688 sec	348,4 km/h	1.29,903 min	M/H	10
7.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP22	27	+0,884 sec	347,3 km/h	1.30,092 min	H/H	9
8.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP22	27	+3,141 sec	346,1 km/h	1.29,622 min	M/H	8
9.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	27	+4,548 sec	347,3km/h	1.29,793 min	M/H	7
10.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	27	+5,940 sec	346,1 km/h	1.29,901 min	H/H	6
11.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	27	+11,048 sec	344,0 km/h	1.30,256 min	H/M	5
12.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	27	+13,606 sec	340,7 km/h	1.30,089 min	H/M	4
13.	Cal Crutchlow (GB)	Yamaha YZR-M1	27	+13,890sec	337,5 km/h	1.30,349 min	H/M	3
14.	Darryn Binder (ZA)	Yamaha YZR-M1	27	+14,526 sec	347,3 km/h	1.30,211 min	M/H	2
15.	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	27	+19,470 sec	342,9 km/h	1.30,145 min	M/H	1
16.	Raúl Fernández (E)	KTM RC16	27	+20,645 sec	341,8 km/h	1.30,106 min	H/H	-
17.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	27	+22,167 sec	348,4 km/h	1.30,140 min	M/H	-
18.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	27	+ 3,489 sec	345,0 km/h	1.30,284 min	M/H	-
19.	Tetsuta Nagashima (J)	Honda RC 213 V	27	+39,618 sec	341,8 km/h	1.31,049 min	M/M	-
20.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP21	27	+39,633 sec	342,9 km/h	1.30,687 min	M/M	-
	Nicht gewertet							
	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	11	+6 Runden	340,7 km/h	1.30,306 min	H/H	-
	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	10	+17 Runden	338,6 km/h	1.30.019 min	M/H	-
	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP22	8	+19 Runden	345,0 km/h	1.30,060 min	M/M	-
	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	8	+19 Runden	344,0 km/h	1.29,805 min	H/M	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Martín	1.27,767 min
2.	M. Márquez	1.27,780 min
3.	Bagnaia	1.27,953 min
4.	A. Espargaró	1.27,957 min
5.	Quartararo	1.27,973 min
6.	Zarco	1.28,007 min
7.	Marini	1.28,029 min
8.	Miller	1.28,116 min
9.	Bezzecchi	1.28,185 min
10.	Rins	1.28,541 min
11.	A. Márquez	1.28,733 min
12.	Viñales	1.28,765 min
13.	P. Espargaró	1.28,392 min
14.	Mir	1.28,492 min
15.	Bastianini	1.28,647 min
16.	B. Binder	1.28,652 min
17.	Crutchlow	1.28,677 min
18.	D. Binder	1.28,760 min
19.	Gardner	1.28,820 min
20.	Di Giannantonio	1.28,830 min
21.	Oliveira	1.28,859 min
22.	Fernández	1.28,966 min
23.	Morbidelli	1.29,146 min
24.	Nagashima	1.29,624 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Bagnaia	233
2.	Quartararo	219
3.	A. Espargaró	206
4.	Bastianini	191
5.	Miller	179
6.	Binder	160
7.	Zarco	159
8.	Rins	137
9.	Martin	136
26.	Bradl	2

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	407
2.	Aprilia	242
3.	Yamaha	227
4.	KTM	212
5.	Suzuki	163
6.	Honda	144

WM-STAND TEAMS

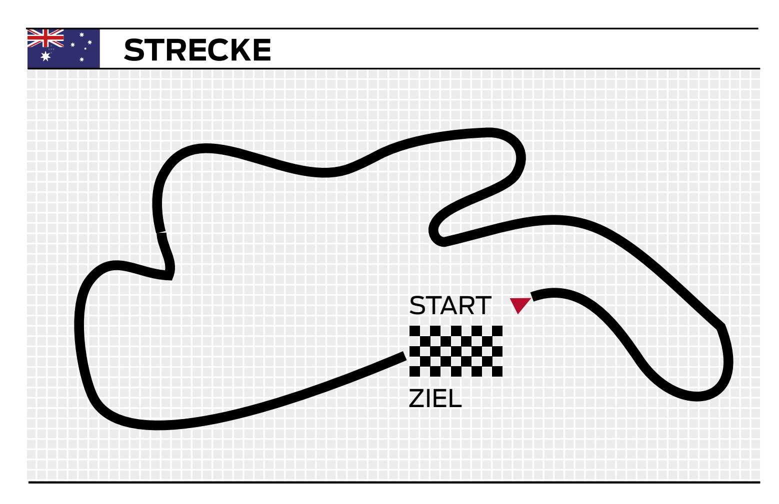
	Team	Punkte
1.	Ducati Lenovo Team	412
2.	Aprilia Racing	328
3.	Red Bull KTM Factory Racing	295
4.	Pramac Racing	295
5.	Monster Energy Yamaha MotoGP	250
6.	Gresini Racing MotoGP	214
7.	Team Suzuki Ecstar	214
8.	Mooney VR46 Racing Team	204
9.	Repsol Honda Team	160
10.	LCR Honda	96

„Wenn sich das Blatt auch zu meinen Gunsten gewendet hat: Wir werden wie bisher weiterarbeiten und uns nicht zu viele Gedanken um den Titel machen.“

Francesco Bagnaia

PHILLIP ISLAND GRAND PRIX CIRCUIT **4,448 KM**

Rundenrekord: **1.28,108, Marc Márquez (Honda), 2013**
Quali-Rekord: **1.27,767, Jorge Martín (Ducati), 2022**
Topspeed-Rekord: **356,4 km/h, Enea Bastianini (Ducati), 2022**





Dreifach-Shoey: Márquez' 100. Podest, Rins' Sieg und Bagnaias WM-Führung

SUZUKI

Der wundersame Alonso und n



Ass aus dem Ärmel gezogen: Alonso López nutzte das Turning der Boscoscuro

MOTOGP

Alonso López war mit der Boscoscuro in Australien eine Klasse für sich und feierte seinen zweiten GP-Sieg in diesem Jahr. Dafür patzte Augusto Fernández und verlor die WM-Führung an Ai Ogura.

Von: **Imre Paulovits**

Luca Boscoscuro stand fast ungläubig da. Alonso López hatte in diesem Jahr zwar schon viele Rennen angeführt, doch so gewonnen wie auf Phillip Island noch nie. Dabei musste er, weil er am Freitag in FP1 Celestino Vietti zu Fall gebracht hatte, eine Long-Lap-Penalty absolvieren. Doch López legte mit einem solchen Tempo los, dass er in der vierten Runde, in der er in die lange Schleife fuhr, bereits fast drei Sekunden Vorsprung hatte. So behielt er seine Führung und zog weiter davon.

Moto2/Moto3

Husqvarna-Team mit Öttl und Lingg

Die zwei erfolgreichsten deutschen Teamchefs haben mit Husqvarna zusammengespannt und bilden 2023 ein neues deutsches Superteam, das für die Pierer Mobility Group eine weitere Struktur wie Aki Ajo und Aspar zum Aufbau von Talenten schafft.

Von: **Imre Paulovits**

Das Gerücht brodelte schon länger, nun ist es Gewissheit: Am Mittwoch, wenn diese MSa-Ausgabe am Kiosk liegt, wird ein neues deutsches Superteam für die Motorrad-WM präsentiert, das die Zukunft des Sports für Jahre hinaus prägen wird. Peter Öttl spannt mit IntactGP zusammen, und sie werden Teil einer Struktur, mit der die Pierer Mobility Group die Fahrer für alle ihre Marken bis in die Königsklasse hinein systematisch aufbauen will. KTM hat es mit Ajo, GasGas mit Aspar vorgemacht, nun wird Liqui Moly IntactGP Husqvarna Factory Racing dies für die dritte Marke der Pierer-Gruppe bewerkstelligen.

Peter Öttl hat die letzten drei Jahre zusammen mit Max Biaggi das Moto3-Team von Husqvarna geführt, mit Arón Canet und Romano Fenati haben sie 2020 und 2021 um den Titel mitgekämpft, mit Ayumu Sasaki haben sie dieses Jahr zwei Grands Prix gewonnen. Doch die Zusammenarbeit zwischen dem Deutschen und dem Italiener gestaltete sich zunehmend schwieriger, so erfolgte zum Ende der Saison die Trennung. IntactGP, das 2013 von Jürgen Lingg, Stefan Keckeisen und Wolfgang Kuhn gegründet wurde, hat in den letzten Jahren neben der Moto2-WM auch eine Infrastruktur im JuniorGP und der Moto2-EM aufgebaut, Lukas Tulovic wurde mit ihnen dieses Jahr vorzeitig Europameister. Nun haben sich Peter Öttl und Jürgen Lingg zusammengetan, um all dies unter Husqvarna-Flagge so weiterzuführen, dass eine Aufstiegsleiter vom European Talent Cup bis zur Moto2-WM gegeben ist. Die WM-Teams im nächsten Jahr werden in der Moto3 aus Ayumu Sasaki und dem dann 18-jährigen Holländer Collin Veijer sowie in der Moto2 aus Europameister Tulovic und Noch-MotoGP-Pilot Darryn Binder bestehen. So ist bereits im ersten Jahr garantiert, dass weiterhin ein Deutscher in der Motorrad-WM vertreten ist. ■



Viel Zukunft unter dem Schleier: IntactGP Husqvarna Factory Racing

HUSQVARNA

ervöse Augusto

Wenn Pedro Acosta ab der neunten Runde auch ein ähnliches Tempo vorlegte, die dreieinhalb Sekunden Vorsprung konnte López bis ins Ziel halten. Dabei ist er erst, als Boscoscuro vor dem Le-Mans-GP Romano Fenati entließ, in die WM eingestiegen und seither die Überraschung schlechthin. Doch auch Boscoscuro weiß zu überraschen. Der einstige 250er-Pilot war nach seiner aktiven Laufbahn Manager in der Aprilia-Rennabteilung. Nachdem Piaggio das Moto2-Projekt einstellte, hat er es in Eigenregie weitergeführt. Und macht das mittlerweile seit zwölf Jahren! Viele Mitbewerber haben angesichts der technischen Brillanz von Kalex das Handtuch geworfen, Boscoscuro ist noch immer dabei. Dazu hat er seither eine Menge Talente entdeckt. Wie Kalex-Chef Alex Baumgärtel selber sagt: „Ohne ihn wären wir nicht so weit. Er fordert uns ständig." Wie sich in diesem Jahr gezeigt hat, ist die Kalex beim Hineinbremsen in die Kurven besser, dafür die Boscoscuro in der ersten Rollphase der Kurve. Und das hat sich López auf Phillip Island gnadenlos zunutze gemacht. „Ich habe sehr intensiv über den Daten gesessen, und auch Casey Stoner hat mir einiges erklärt", gestand er. Aber all die Arbeit hat sich ausgezahlt. Wenn Ai Ogura auch über das Wochenende nie das Tempo der Spitze mitgehen konnte, ist er jetzt WM-Leader. Augusto Fernández hatte sich in den Windschatten seines Teamkollegen Pedro Acosta gehängt, doch dann stürzte er in Turn 8.

Marcel Schrötter erlebte ein schweres Wochenende. Trotz der vielen Ausfälle kam er nur auf P13, sein Teamkollege Jeremy Alcoba wurde Sechster. „Am Anfang konnte ich schnell ein paar Positionen gutmachen, aber durch einen Schaltfehler habe ich sie sofort wieder verloren. Danach konnte ich nicht einmal mehr Lowes folgen, der überhaupt nicht schnell war", übte er Selbstkritik." ■

NACHRICHTEN

MOTOGP
Die Australier feierten ihre MotoGP-Helden. Wayne Gardner war vor Ort, genau wie Mick Doohan. Casey Stoner wurde am Samstag 37 Jahre alt, am Sonntag wurde er mit seiner Tochter Alessandra Maria in einem Anhänger um die Strecke gefahren, die Fans applaudierten ihn. Nach Jack Miller wurde am Sonntag der Turn 4 benannt, er wohnte der Feierlichkeit im Kreis seiner Fans bei. Am Sonntag wurde ihm diese Kurve zum Verhängnis.

MOTOGP
Wie ernst es Honda mit der Entwicklung nimmt, zeigte sich in Phillip Island. Da Marc Márquez so lange weg war, dass noch kein zweites Aero-Paket für ihn homologiert wurde, holten sie dies in Phillip Island nach. Seine neue Verkleidung weist an den Seiten einen Kanal auf, der nach dem gleichen Prinzip funktioniert wie das von Ducati, das die von vorn hineingeleitete Luft in Schräglage an den Boden der Verkleidung leitet und diese so runterdrückt. Dass Márquez auch körperlich auf dem Weg der Besserung ist, zeigte er, als er in Turn 10 einen Save rechtsherum vollführte wie an seinen besten Tagen. Im Rennen zeigte sich der achtfache Weltmeister so reif und unauffällig wie nie, vollbrachte aber eine taktische Meisterleistung, mit der er seinen 100. MotoGP-Podiumsplatz einfuhr.

MOTOGP
Marco Bezzecchi hat mit seinem vierten Platz den Titel „Rookie des Jahres" vorzeitig gewonnen. Dass er am Start an Ducati-Werkspilot Francesco Bagnaia vorbeikam, hatte einen guten Grund: Die vordere Startabsenkung des Ducati-Werkspiloten rastete nicht ein, er musste ohne sie losfahren. Man konnte hier sehen, wie viel sie bringt.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Phillip Island (AUS) – 16. Oktober 2022 18. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 111,200 km über 25 Runden à 4,448 km. 29 Fahrer gestartet, 18 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 14 Grad, Asphalt: 30 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Alonso López (E)	Boscoscuro	25	39.14,947 min	1.33,030 min	25
2.	Pedro Acosta (E)	Kalex	25	+3,556 sec	1.33,531 min	20
3.	Jake Dixon (GB)	Kalex	25	+9,583 sec	1.33,670 min	16
4.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	25	+15,745 sec	1.33,889 min	13
5.	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	25	+15,775 sec	1.33,975 min	11
6.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	25	+15,892 sec	1.33,663 min	10
7.	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	25	+16,034 sec	1.33,715 min	9
8.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	25	+17,949 sec	1.34,044 min	8
9.	Arón Canet (E)	Kalex	25	+24,817 sec	1.33,979 min	7
10.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	25	+30,652 sec	1.34,461 min	6
11.	Ai Ogura (J)	Kalex	25	+32,981 sec	1.34,574 min	5
12.	Sam Lowes (GB)	Kalex	25	+34,407 sec	1.34,826 min	4
13.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	25	+47,584 sec	1.34,929 min	3
14.	Albert Arenas (E)	Kalex	25	+47,608 sec	1.34,963 min	2
15.	Taiga Hada (J)	Kalex	25	+48,028 sec	1.35,163 min	1
16.	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	25	+53,8276 sec	1.35,174 min	-
17.	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta	25	+54,356 sec	1.35,190 min	-
18.	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	25	+54,637 sec	1.35,281 min	-
	Nicht gewertet:					
	Joe Roberts (USA)	Kalex	23	+2 Runden	1.34,008 min	-
	Barry Baltus (B)	Kalex	17	+8 Runden	1.35,129 min	-
	Augusto Fernández (E)	Kalex	15	+10 Runden	1.33,670 min	-
	Celestino Vietti (I)	Kalex	12	+13 Runden	1.33,913 min	-
	Filip Salac (CZ)	Kalex	10	+15 Runden	1.33,567 min	-
	Keminth Kubo (T)	Kalex	10	+15 Runden	1.35,546 min	-
	Niccolò Antonelli (I)	Kalex	10	+15 Runden	1.35,516 min	-
	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	8	+17 Runden	1.34,765 min	-
	Tony Arbolino (I)	Kalex	6	+19 Runden	1.33,741 min	-
	Simone Corsi (I)	MV Agusta	3	+22 Runden	1.35,556 min	-
	Jorge Navarro (E)	Kalex	3	+22 Runden	1.35,367 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Ogura	242
2.	Fernández	238,5
3.	Canet	192
4.	Vietti	165
5.	Acosta	152
6.	Arbolino	150,5
7.	Dixon	143,5
8.	López	135,5
9.	Roberts	130
11.	Schrötter	107,5

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	370
2.	Boscoscuro	121
3.	MV Agusta	5

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Ajo	337
2.	Idemitsu Honda Team Asia	316
8.	Liqui Moly IntactGP	164,5

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Aldeguer	1.32,233 min
2.	Fernández	1.32,306 min
3.	López	1.32,543 min
4.	Arbolino	1.32,721 min
5.	Canet	1.32,837 min
6.	Vietti	1.32,858 min
7.	Gonzalez	1.32,858 min
8.	Acosta	1.32,872 min
9.	Alcoba	1.32,946 min
10.	Salac	1.32,970 min
11.	Beaubier	1.33,006 min
12.	Lowes	1.33,040 min
13.	Ogura	1.33,067 min
14.	Dixon	1.33,241 min
15.	Roberts	1.33,284 min
16.	Chantra	1.33,299 min
17.	Bendsneyder	1.33,328 min
18.	Dalla Porta	1.34,152 min
19.	Arenas	1.33,598 min
20.	Schrötter	1.33,599 min
21.	Dylan Kelly	1.33,774 min
22.	Ramírez	1.33,922 min
23.	Corsi	1.34,011 min
24.	Navarro	1.34,031 min
25.	Baltus	1.34,461 min
26.	Kubo	1.34,501 min
27.	Antonelli	1.34,600 min

Moto3

Izan Guevara wird durch Sie



Überschäumende Freude: Nico Terol, Weltmeister 2011, schultert Izan Guevara, den Weltmeister 2022

TEAM ASPAR

Er tat es den ganz Großen gleich: Izan Guevara ließ sich nicht nervös machen, sondern nutzte gleich seinen ersten Matchball und holte vorzeitig den Titel, indem er zum Schluss wieder allen davonfuhr.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Wenn Ayumu Sasaki auch wieder die Pole-Position herausfuhr – Izan Guevara ließ sich nicht beirren. Der 18-jährige Mallorquiner hatte auch gewissermaßen Erfahrung. 2019 stieg er in den European Talent Cup ein und gewann ihn auf Anhieb. 2020 stieg er in die Moto3 Junior-WM auf und wurde auch dort Meister. Letztes Jahr hatte mit Pedro Acosta zwar ein anderes Supertalent die Aufmerksamkeit etwas von ihm abgelenkt, in seiner zweiten WM-Saison ließ Guevara aber keinen Zweifel an

Moto3

Beide in den Top 6

Diesmal lief es für beide Husqvarna-Piloten. Ayumu Sasaki fuhr lange um den Sieg mit, John McPhee führte die Verfolgergruppe.

Ayumu Sasakis überzeugende Form setzte sich in Australien fort. Am ersten Tag fuhr er gleich Bestzeit, John McPhee lag zu diesem Zeitpunkt auf dem elften Rang. Im Qualifying gelang dem Japaner aus Peter Öttls Husqvarna-Team mit einer neuen Rekordzeit die zweite Pole-Position dieser Saison. McPhee schaffte es auch in die Q2 und war dort 16. Nach einer Runde war er bereits Zwölfter, Sasaki kämpfte bis zum Rennende in einer Vierergruppe an der Spitze. Am Ende fehlte ihm auf den Sieger Izan Guevara nur eine halbe Sekunde. McPhee überquerte in der Verfolgergruppe nur knapp dahinter als Sechster die Ziellinie und fuhr noch die schnellste Rennrunde.

„Wir waren das ganze Wochenende über sehr konkurrenzfähig“, freute sich Sasaki. „Das Rennen war wegen der feuchten Stellen zu Beginn nicht einfach. Leider konnte ich zum Schluss nicht mehr angreifen und habe das Podium um eine Zehntelsekunde verfehlt.“ John McPhee freute sich ebenfalls: „Platz 6 war ein positiver Abschluss nach den frustrierenden freien Trainings. Ich habe das Maximum gegeben und freue mich auf das nächste Rennen in Malaysia.“ ■ DS



MAX RACING TEAM

Sasaki (#71) und McPhee (#17)

Moto3

Beide in den Punkten

Tatay Zwölfter, Artigas 14.: Das Prüstel-CFMoto-Team konnte mit Punkten für beide Fahrer aus Australien abreisen.

Es war eine Herausforderung für die PrüstelGP-Piloten Carlos Tatay und Xavier Artigas, den spektakulären Kurs auf der australischen Insel zum ersten Mal für sich zu entdecken. Mit etwas Nervenkitzel brachte Tatay seine CFMoto in die Q2 und fuhr dort in die zweite Startreihe. Xavi Artigas kam nicht aus Q1 heraus und musste von Platz 24 aus ins Rennen gehen. Am Sonntagmorgen konnte Carlos Tatay von seiner guten Vorarbeit profitieren und sein Motorrad in der Führungsgruppe einreihen. Schließlich fuhr er in der Verfolgergruppe auf Platz 12 ins Ziel. Artigas konnte sich gut nach vorn fahren und erkämpfte sich knapp dahinter den 14. Platz.

„Am Ende war es ein positives Wochenende für uns“, freute sich Tatay. „Wir haben zu Beginn leider Plätze verloren und hingen dann in der dritten Gruppe fest, kämpften aber so gut wir konnten.“ „Vom 24. Platz aus gestartet und schließlich 14., ich bin ehrlich gesagt nicht sehr glücklich mit der Position“, übte Artigas Selbstkritik. „Zu Beginn konnte ich schnell Plätze gewinnen, doch dann gab es viel Unruhe, und die Gruppe vor uns setzte sich ab.“ ■ DS



LEKL

Tatay (#99) und Artigas (#43)

g Weltmeister

seiner Klasse. „Natürlich bin ich etwas nervös“, gab er zu, als das Wochenende begann. Aber dies änderte nichts an seiner Arbeitsweise. Er fuhr alleine, stellte sich seine Abstimmung zusammen, und im Rennen war er wieder der überlegene Fahrer. Sein Teamkollege Sergio Garcia gab zwar alles, um noch ein Wunder zu bewirken und die Titelentscheidung weiter hinauszuzögern, doch in den letzten beiden Runden legte Guevara zu, ließ Garcia, Deniz Öncü und Ayumu Sasaki, die zusammen mit ihm die Führungsgruppe bildeten, stehen und fuhr seinem sechsten Saisonsieg und dem Titel entgegen.

In der Auslaufrunde überkamen ihn dann die Emotionen. Er wurde von seinem Team empfangen, ein Double erwartete ihn in seiner Lederkombi und mit dem goldenen Helm auf dem Kopf. Als der Doppelgänger den Helm absetzte, war es Nico Terol, 2011 selbst der letzte 125er-Weltmeister, heute der Fahrercoach des Teams, der nächstes Jahr mit Gino Borsois Weggang zu Pramac-Ducati zum Teamchef aufsteigen wird. Er nahm den frisch gekürten Weltmeister auf die Schultern, und fast hätte Guevara dabei seinen ersten Sturz an diesem Wochenende produziert. Als er aus der Auslaufrunde kam, war er zunächst ganz sprachlos und immer noch von den Emotionen überwältigt. Erst eine halbe Stunde später hatte er sich wieder gefasst. „Das Rennen war nicht ganz leicht“, erinnerte er sich, als er seine Worte wiederfand. „Die Strecke war am Start noch leicht feucht, ist aber schnell abgetrocknet. Ich hatte ein sehr gutes Gefühl auf dem Motorrad, und ich konnte mich mit meiner Pace zum Schluss etwas von der Gruppe absetzen.“ Dann holte er tief Luft: „Ich kann mich mit meiner Karriere wirklich glücklich schätzen. Nach dem European Talent Cup und der Moto3-Junior-WM habe ich nun den Moto3-WM-Titel gewonnen. Das alles in nur vier Jahren! Es ist wirklich wie ein Traum.“ ■

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Phillip Island (AUS) – 16. Oktober 2022 18. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 102,304 km über 23 Runden à 4,448 km. 30 Fahrer gestartet, 24 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 14 Grad, Asphalt: 24 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Izan Guevara (E)	GasGas	23	37.38,762 min	1.37,107 min	25
2.	Deniz Öncü (TR)	KTM	23	+ 0,345 sec	1.37,061 min	20
3.	Sergio Garcia (E)	GasGas	23	+0,460 sec	1.37,157 min	16
4.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	23	+0,560 sec	1.36,923 min	13
5.	Stefano Nepa (I)	KTM	23	+7,428 sec	1.37,178 min	11
6.	John McPhee (GB)	Husqvarna	23	+7,496 sec	1.36,886 min	10
7.	Diogo Moreira (BR)	KTM	23	+7,574 sec	1.37,270 min	9
8.	Joel Kelso (AUS)	KTM	23	+7,575 sec	1.37,045 min	8
9.	Dennis Foggia (I)	Honda	23	+16,794 sec	1.37,667 min	7
10.	Riccardo Rossi (I)	Honda	23	+16,831 sec	1.37,509 min	6
11.	David Muñoz (E)	KTM	23	+17,066 sec	1.37,559 min	5
12.	Carlos Tatay (E)	CFMoto	23	+17,768 sec	1.37,580 min	4
13.	Ivan Ortolá (E)	KTM	23	+17,884 sec	1.37,758 min	3
14.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	23	+21,354 sec	1.37,715 min	2
15.	Jaume Masiá (E)	KTM	23	+22,414 sec	1.37,546 min	1
16.	Andrea Migno (I)	Honda	23	+40,095 sec	1.38,784 min	-
17.	Kaito Toba (J)	KTM	23	+41,799 sec	1.38,757 min	-
18.	Adrian Fernández (E)	KTM	23	+41,826 sec	1.38,671 min	-
19.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	23	+41,828 sec	1.39,070 min	-
20.	Elia Bartolini (RSM)	KTM	23	+41,837 sec	1.38,603 min	-
21.	Joshua Whatley (GB)	Honda	23	+41,946 sec	1.38,648 min	-
22.	Nicola Fabio Carraro (I)	KTM	23	+42,006 sec	1.38,964 min	-
23.	Ana Carrasco (E)	KTM	23	+42,753 sec	1.38,624 min	-
24.	Alberto Surra (I)	Honda	23	+54,640 sec	1.38,607 min	-
	Nicht gewertet:					
	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	22	+1 Runde	1.37,294 min	-
	Mario Aji (RI)	Honda	21	+2 Runden	1.38,918 min	-

Vorschau GP Malaysia

ZEITPLAN

GP von Malaysia/Sepang (alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 21. Oktober 2022		
3.00–3.40	Moto3	1. freies Training
3.55–4.35	Moto2	1. freies Training
4.50–5.35	MotoGP	1. freies Training
7.15–7.55	Moto3	2. freies Training
8.10–8.50	Moto2	2. freies Training
9.05–9.50	MotoGP	2. freies Training
Samstag, 22. Oktober 2022		
3.00–3.40	Moto3	3. freies Training
3.55–4.35	Moto2	3. freies Training
4.50–5.35	MotoGP	3. freies Training
6.35–6.50	Moto3	Qualifying 1
7.00–7.15	Moto3	Qualifying 2
7.30–7.45	Moto2	Qualifying 1
7.55–8.10	Moto2	Qualifying 2
8.25–8.55	MotoGP	4. freies Training
9.05–9.20	MotoGP	Qualifying 1
9.30–9.45	MotoGP	Qualifying 2
Sonntag, 23. Oktober 2022		
4.00–4.10	Moto3	Warm-up
4.20–4.30	Moto2	Warm-up
4.40–5.00	MotoGP	Warm-up
6.00	Moto3	Rennen, 17 Rdn.
7.20	Moto2	Rennen, 18 Rdn.
9.00	MotoGP	Rennen, 20 Rdn.

STATISTIK

GP von Malaysia/Sepang (2020 und ’21 kein Grand Prix)

Sieger 2019
Moto3: Lorenzo Dalla Porta (I), Honda
Moto2: Brad Binder (ZA), KTM
MotoGP: Maverick Viñales (E), Yamaha

Pole-Position 2019
Moto3: Marcos Ramírez (E), Honda, 2.11,758 (= 151,4 km/h)
Moto2: Álex Márquez (E), Kalex, 2.05,244 (= 159,3 km/h)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha, 1.58,303 (= 168,6 km/h)

Schnellste Runde 2019
Moto3: Marcos Ramírez (E), Honda, 2.12,845 (= 150,2 km/h)
Moto2: Álex Márquez (E), Kalex, 2.05,860 (= 158,5 km/h)
MotoGP: Valentino Rossi (I), Yamaha, 1.59,661 (= 166,7 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Adam Norrodin (MAL), Honda, 2.12,775 (= 150,2 km/h) (2017)
Moto2: Álex Márquez (E), Kalex, 2.05,860 (= 158,5 km/h) (2019)
MotoGP: Valentino Rossi (I), Yamaha, 1.59,661 (= 166,7 km/h) (2019)

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Guevara	290
2.	Garcia	225
3.	Foggia	223
4.	Sasaki	207
5.	Öncü	174
6.	Masiá	164
7.	Suzuki	128
8.	Migno	100
9.	Moreira	93
10.	Holgado	88

WM-STAND MARKEN

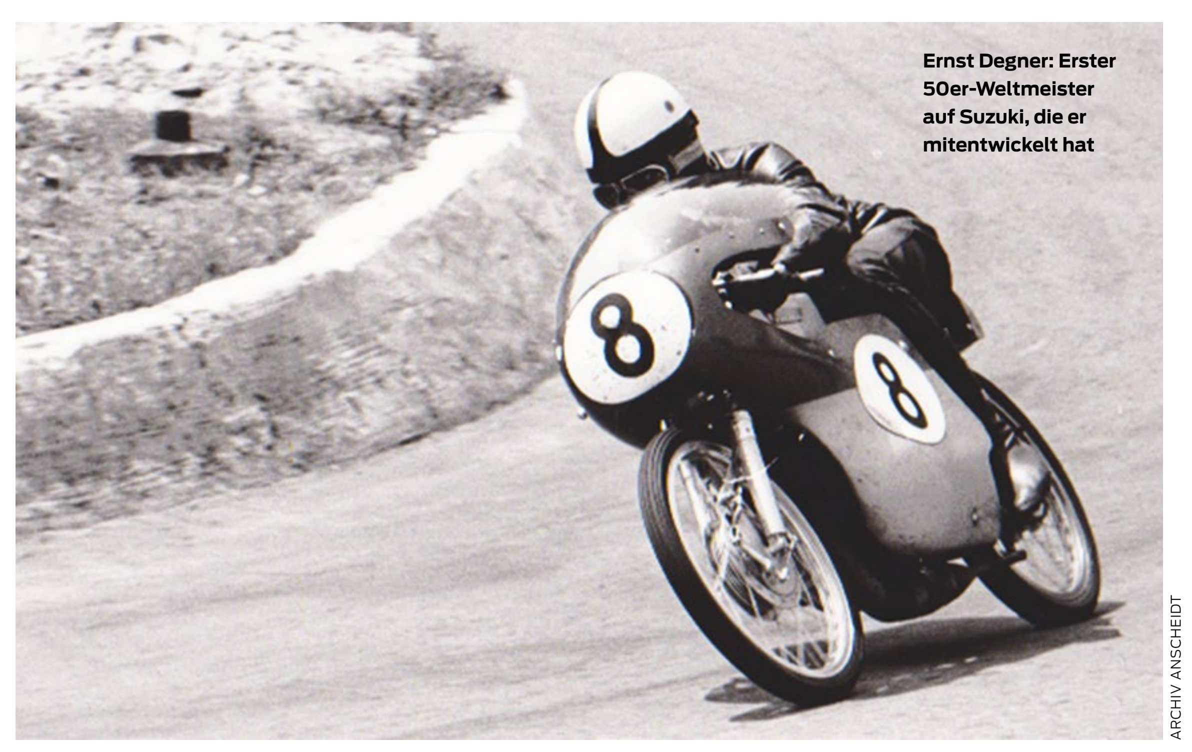
	Marke	Punkte
1.	GasGas	348
2.	Honda	307
3.	KTM	290
4.	Husqvarna	243
5.	CFMoto	122

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	GasGas Aspar Team	515
2.	Leopard Racing	351
3.	Sterilgarda Max Racing Team	279
4.	Red Bull KTM Ajo	252
5.	Red Bull KTM Tech3	214
6.	MT Helmets - MSI	172
7.	CFMoto PrüstelGP	162

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Sasaki	1.35,854 min
2.	Garcia	1.36,041 min
3.	Ortolá	1.36,579 min
4.	Tatay	1.36,671 min
5.	Moreira	1.36,680 min
6.	Nepa	1.36,690 min
7.	Guevara	1.36,774 min
8.	Öncü	1.36,796 min
9.	Masiá	1.36,852 min
10.	Furusato	1.36,978 min
11.	Muñoz	1.37,021 min
12.	Foggia	1.37,023 min
13.	Holgado	1.37,030 min
14.	Kelso	1.37,031 min
15.	Fernández	1.37,107 min
16.	McPhee	1.37,271 min
17.	Toba	1.37,418 min
18.	Suzuki	1.36,899 min
19.	Ogden	1.37,495 min
20.	Yamanaka	1.37,502 min
21.	Rossi	1.37,694 min
22.	Fellon	1.37,801 min
23.	Migno	1.37,852 min
24.	Artigas	1.37,864 min
25.	Surra	1.37,933 min
26.	Carrasco	1.38,128 min
27.	Carraro	1.38,267 min
28.	Aji	1.38,287 min
29.	Whatley	1.38,359 min
30.	Bartolini	1.38,431 min



Ernst Degner: Erster 50er-Weltmeister auf Suzuki, die er mitentwickelt hat

ARCHIV ANSCHEIDT

Zwergenkampf

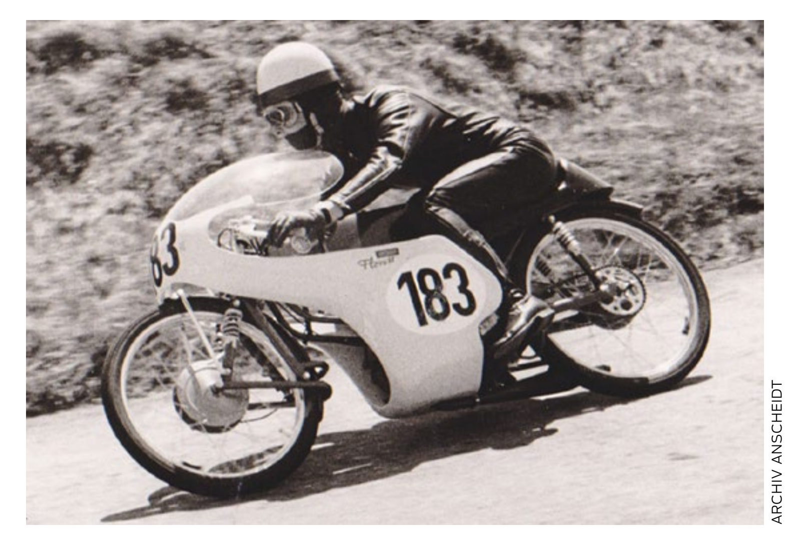
Beim WM-Finale in Argentinien 1962 wurde der erste Titel in der 50er-Klasse vergeben. Es war der Kampf zweier deutscher Fahrer und deutsche gegen japanische Technik.

Von: **Imre Paulovits**

Die Kleinsten waren plötzlich die Größten. Denn vor dem WM-Finale in Argentinien waren die Weltmeistertitel bereits entschieden – bis auf den in der neuen 50er-Klasse. Nach neun Rennen führte Kreidler-Pilot Hans-Georg Anscheidt die Tabelle mit 39 Punkten vor Suzukis Ernst Degner mit 35 und Hondas Luigi Taveri mit 33 Punkten an. Aber von den zehn Rennen wurden nur die besten sechs für den Titel gewertet. Anscheidt hatte bereits sieben Ergebnisse, musste einen vierten Platz streichen, so kam er nur noch mit einem Punkt Vorsprung vor Degner zum Finale. Der hatte vier Siege und einen vierten Platz, seine Punkte in Argentinien addierten sich netto dazu. Taveri hatte zwar den letzten Grand Prix auf dem feuchten und anspruchsvollen Kurs im finnischen Tampere gewonnen, er hatte aber bereits acht Resultate und so nur 29 Punkte netto. Damit war er aus dem WM-Rennen. Da er seinen Titel bei den 125ern bereits gesichert und auch Jim Redman den 250er-Titel in der Tasche hatte, sparte sich Honda die aufwendige Reise nach Argentinien. Kreidler und Suzuki hingegen griffen in die Vollen.

„Das Material wurde für die Luftfracht vorbereitet, auf dem Seeweg wäre es gar nicht möglich gewesen, es rechtzeitig in Argentinien zu haben", erinnert sich Hans-Georg Anscheidt. „Wir sind auch mit dem Flugzeug nach Buenos Aires geflogen. Das war damals viel langwieriger und teurer als heute. Dies war aber nicht das einzige Problem. Der Zoll wusste ein Geschäft aus dem Grand Prix zu machen, und wir mussten ordentlich Schmiergeld zahlen, sonst wären die Formalitäten nicht rechtzeitig für das Rennwochenende fertig gewesen."

Wurden die Grands Prix in Europa damals überwiegend auf Straßenkursen gefahren, war der 1952 unter Präsident Juan Perón gebaute Autódromo Municipal Ciudad de Buenos Aires eine permanente Rennstrecke mit mehreren Variationsmöglichkeiten. „Aber wirklich sicher war er nicht, er hatte rechtwinklige Randsteine wie ein Bürgersteig", erinnert sich Anscheidt. Für den Motorrad-Grand-Prix wurde eine technisch recht anspruchsvolle, 2,5 Kilometer lange Variante gewählt, auf der die 50er 25 Runden absolvieren mussten.



Hans-Georg Anscheidt: Nach EM-Titel 1961 Vizeweltmeister auf Kreidler

ARCHIV ANSCHEIDT

Taktische Spiele

Suzuki brachte Ernst Degner, Hugh Anderson und Mitsuo Itoh in den Kampf, Kreidler Hans-Georg Anscheidt, Jan Huberts und Günter Beer. Um Weltmeister zu werden, musste Anscheidt besser als Vierter werden und sich vor Degner platzieren. Dies schien auch aufzugehen. Anscheidt und Huberts fuhren im Training die besten Zeiten und setzten sich auch im Rennen zunächst an die Spitze. Doch in der fünften Runde zog Hugh Anderson an ihnen vorbei. „Suzuki hatte Degner mit dem 1962er Motorrad ausgestattet, das den Auspuff nach vorn hatte. Sie wollten auf Nummer sicher gehen. Anderson bekam das 1963er Modell mit dem Auspuff nach hinten, das viel schneller, aber noch unausgereift war", erinnert sich Anscheidt. „Hugh konnte es sich mit diesem Motorrad erlauben, uns aufzuhalten und dann zurückfallen zu lassen, um Degner zu holen." Vier Runden vor Schluss zog der Neuseeländer mit seinem deutschen Teamkollegen im Schlepptau an den beiden Kreidler vorbei. „Es war unglaublich, wie schnell sein Motorrad war, und er zog Degner von uns weg", erinnert sich Anscheidt. Huberts versuchte, sich zwischen die Suzukis zu setzen, stürzte dabei aber, so konnte Anscheidt Degner nicht mehr einholen, und der erste 50er-WM-Titel ging an den einstigen MZ-Werksfahrer, der ganz entscheidend an der Entwicklung dieses Motorrads beteiligt war.

Hans-Georg Anscheidt sollte auch 1963 Vizeweltmeister werden, der Titel ging wieder an Suzuki, diesmal mit Anderson. Erst als der Deutsche 1966 ebenfalls zu Suzuki wechselte, holte er drei WM-Titel in der kleinsten Klasse in Folge. ■

WM-ENDSTAND 1962

50 ccm

1.	Ernst Degner (D)	Suzuki	41 Pkt.
2.	Hans-Georg Anscheidt (D)	Kreidler	36
3.	Luigi Taveri (CH)	Honda	29
4.	Jan Huberts (NL)	Kreidler	29
5.	Mitsuo Itoh (J)	Suzuki	23
6.	Tommy Robb (GB)	Honda	17
7.	Hugh Anderson (NZ)	Suzuki	16
8.	Seiichi Suzuki (J)	Suzuki	10
9.	Kunimitsu Takahahi (J)	Honda	7
10.	José Busquets (E)	Derbi	6



EISELE

Ein leiser Held

Victor Steeman starb am 11. Oktober an seinen schweren Verletzungen, die er nach dem Sturz im Supersport-300-WM-Finale erlitten hatte. Seine Mutter Flora folgte ihm zwei Tage später.

Von: **Anke Wieczorek**

Mit einem strahlenden Lächeln setzte er sich auf sein Motorrad, und mit einem strahlenden Lächeln stieg er auch wieder ab. Rennen fahren, das war die große Leidenschaft von Victor Steeman. Bei dem, was er am liebsten tat, verlor er sein Leben. Victor verstarb an den Folgen eines Highsiders verbunden mit einer schweren Kollision im ersten Rennen des Supersport-300-WM-Finales in Portugal. Er wurde 22 Jahre alt.

Als er 2018 in der IDM Supersport 300 aufkreuzte, war das ein echter Gewinn für die Nachwuchsklasse. Victor war extrem zielstrebig. Er musste zwar noch viel lernen, aber das wusste er auch, und er legte einen Eifer an den Tag, der seinesgleichen suchte. Zwei Siege und sechs weitere Podiumsplätze hatten ihn am Jahresende in die Rolle des Titelfavoriten gebracht. Aber als Tabellenzweiter entschied er sich gegen die Teilnahme am IDM-Finale in Hockenheim und stattdessen für einen Einsatz bei der Supersport-300-WM in Frankreich, wo er einen Platz angeboten bekommen hatte. Dort sah er seine Zukunft. 2019 folgte im Freudenberg Junior Team seine erste volle WM-Saison. Ich habe ihn mit einem lachenden und weinenden Auge aufsteigen sehen. Einerseits war da die Freude, dass es wieder ein Fahrer nach oben geschafft hatte. Andererseits wusste ich, dass ich Victor in der IDM vermissen würde. Seine freundliche und höfliche Art machten ihn zu einem angenehmen Zeitgenossen. Wenn ich ihm in der Funktion als Journalistin zuwinkte, kam er mit dem Fahrrad durchs Fahrerlager gedüst, schlug den Anker und gab bereitwillig Auskünfte. Und wir konnten auch privat plaudern, über den Hund, dem es nicht gut ging, oder die Familie. Und das sogar in passablem Deutsch. Bevor er zu den Freudenbergs in die WM wechselte, hatte ihm sein Mentor Hans noch eingebläut, dass er ab sofort die deutsche Sprache erlernen müsse. Als Victor im Frühjahr zu den ersten Tests mit der KTM kam, hatte er die Aufgabe mit einem Hang zur Perfektion erfüllt. Während der Saison fuhr Victor bis auf ein Rennen immer in die Punkteränge. Sein Stern fing endgültig an zu strahlen, als er im gleichen Jahr in Jerez seine erste Pole-Position holte. „Micha, Micha, kann ich noch etwas besser machen?“, hat er sich morgens regelmäßig bei seinem Teamchef Michael Freudenberg erkundigt. Victor wusste, wie wertvoll das Auslesen des Datarecordings ist. Er hat oft dabeigesessen und diese Augenblicke aufgesaugt und genossen.


EISELE

Victor Steeman 2000–2022

Geschichte geschrieben

Im Corona-Jahr 2020 kehrte Victor in die IDM zurück und fuhr eine Supersport-Yamaha, bevor es 2021 in Vollzeit wieder zu Freudenberg in die Supersport-300-WM ging. Er holte den ersten seiner insgesamt fünf Siege in der Meisterschaft und den bisher letzten für KTM. Als Victor für 2022 ins Weltmeisterteam MTM-Kawasaki wechselte, kamen vier weitere Siege dazu. Er hatte sogar Chancen auf den WM-Titel, wenn auch eher mathematisch, aber Victor blieb bis zum Schluss optimistisch.

Das letzte und wichtigste Rennen hat er verloren. Seine Verletzungen, vor allem am Kopf, waren so schwerwiegend, dass seine umgehend aus den Niederlanden angereisten Eltern gemeinsam mit den behandelnden Ärzten entschieden, die lebenserhaltenden Maschinen abzuschalten. Victor war nach seinem Sturz nicht mehr aufgewacht.

Die Eltern veröffentlichten ein Statement, in dem es heißt: „Trotz des unerträglichen Verlusts und der Trauer sind wir sehr stolz darauf, Ihnen mitteilen zu können, dass unser Held durch seinen Tod fünf andere Menschen retten konnte, indem er seine Organe spendete.“ Nur zwei Tage nach Victors Tod hörte auch das Herz seiner Mutter auf zu schlagen. Sie war sein größter Fan. Wir werden Victor in Erinnerung behalten als ehrgeizigen Rennfahrer, dem eine große Zukunft bevorstand. Einen Fahrer, der seine Emotionen unter dem Helm nicht herausgeschrien hat, sondern mit innerem Stolz und Freude die Faust nach oben gestreckt hat. Er hat sechs Pole-Positions in seiner Klasse geholt, so viele wie kein anderer Fahrer. Victor, Du hast Geschichte geschrieben.



Victor Steeman

Geburtstag: 15. Juni 2000
Todestag: 11. Oktober 2022
Geburtsort: Zevenaar (NL)
Herkunftsland: Niederlande

KARRIERE

2018: IDM-SSP 300, KTM (3.)
WM SSP 300, KTM (36.)
2019: WM SSP 300, KTM (5.)
2021: WM SSP 300, KTM (10.)
2022: WM SSP 300, Kawasaki (2.)

Superbike-WM

Baldassarri: SBK

Nicht nur Dominique Aegerter, auch sein Widersacher um den diesjährigen Supersport-WM-Titel, Lorenzo Baldassarri, wird 2023 in die Superbike-WM aufsteigen.

Von: **Imre Paulovits**

Christophe Guyots GMT94-Team war lange Zeit in der Endurance-WM unterwegs. Die Franzosen aus Ivry-sur-Seine gewannen den WM-Titel 2004, 2014 und 2016/17, bevor sie ein neues Betätigungsfeld suchten und in die Supersport-WM einstiegen. 2019 wurden sie mit Federico Caricasulo Vizeweltmeister hinter Randy Krummenacher, dieses Jahr stand Jules Cluzel beim Heim-GP mit ihnen auf dem Podest. Doch nächstes Jahr will das Team höher hinaus. Sie schnürten ein Paket für die Superbike-WM, zu dem sie Unterstützung von Yamaha Motor Europe bekommen. Es war schon imme Guyots Vision, mit jungen Fahrern höhere Ziele zu erreichen, und so hat er sich mit Lorenzo Baldassarri zusammengetan, der nach einigen Enttäuschungen in der Moto2 in diesem Jahr in die Supersport-WM umgestiegen ist und dort beim Evan-Bros-Weltmeister-Team zu neuer Form gefunden hat. Er war dieses Jahr der Einzige, der Dominique Aegerter in der WM-Tabelle unter Druck setzen konnte, er hat je einen Lauf in Aragón und Magny-Cours und zwei in Most gewonnen. „Ich bin sehr glücklich, in die Superbike-WM aufsteigen zu können“, freut sich Baldassarri. „Das war immer mein Ziel, als ich in die Supersport-WM kam, und ich denke, das größere Motorrad wird zu meinem Fahrstil passen.“ ■



WORLDSBK

Lorenzo Baldassarri: Nach Moto2- und SSP-Siegen das Ziel Superbike-WM erreicht

British Superbike

Bradley Ray Meister

Er galt schon immer als Talent, nun hat es Bradley Ray beim Finale der British Superbike mit dem Gewinn des hochdotierten Titels untermauert.

Von: **Imre Paulovits**

Der 25-jährige Bradley Ray hat in der British Superbike schon länger für Aufsehen gesorgt. Nicht nur wegen seiner extravaganten Brillen, sondern weil er 2017 als 20-Jähriger nach seinem Aufstieg aus der Supersport-Klasse mit der Suzuki GSX-R 1000 gegen die härteste Konkurrenz gleich vorne mitfuhr. 2018 wurde er Sechster der Meisterschaft, 2020 fuhr er für BMW, 2021 stieg er auf Yamaha um, und mit dem OMG Racing Team holte er im ersten Lauf der letzten BSB-Runde in Brands Hatch den begehrten Titel.

Ray gewann neun der 33 Rennen, stand 23-mal auf dem Podest und siegte schließlich nach dem speziellen Punktesystem der BSB mit 1192 Punkten vor Honda-Werkspilot Glenn Irwing (1171), Tommy Bridewell (Ducati/1141) und Lee Jackson (Kawasaki/1095). Vorjahres-Meister Tarran Mackenzie wurde trotz langer Verletzungspause Siebter. „Ich hatte ein sehr gutes Gefühl vor der Saison, und wir konnten tatsächlich um den Titel kämpfen und ihn gewinnen“, freute sich Ray. ■



BSB

Bradley Ray: BSB-Meister mit 23 Podestplätzen auf der OMG-Yamaha

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-WM

Bradley Smith hat sich mittlerweile von den schweren Verletzungen, die er sich beim Bol d'Or im April zugezogen hatte, erholt, und der einstige MotoGP-Pilot wird noch dieses Jahr wieder Rennen fahren. Da Ten-Kate-Pilot Leonardo Taccini von seinem Handgelenksbruch in Portimão noch nicht genesen ist, wird Smith für ihn in Argentinien als Teamkollege von Dominique Aegerter an den Start gehen.

ROADRACING

Vom 17. bis 20. November findet in Macau wieder der Motorcycle Grand Prix statt. Zwar bleibt die politische Lage in der chinesisch-portugiesischen Sonderverwaltungszone angespannt, dennoch sollen die Road-Racing-Cracks wieder dabei sein. Informationen zu Zeitplänen und Einschreibelisten bleiben rar, sollen aber wohl in den kommenden Tagen veröffentlicht werden. Rico Penzkofers Team wird mit mehreren Fahrern am Start sein, darunter mit David Datzer aus Bayern.

SUPERBIKE-WM

Letzten Donnerstag verstarb der italienische Journalist Giovanni Di Pillo im Alter von 67 Jahren. Di Pillo war eine Fernseh-Persönlichkeit, die es nach Meinung vieler seiner Weggefährten bis nach Hollywood gebracht hätte, wäre nicht seine Liebe für den Motorsport stärker gewesen. Er war Streckensprecher in Misano und Mugello, seine große Herzensangelegenheit war aber, die Superbike-WM in ihren Anfangsjahren den Fernsehzuschauern näherzubringen. Er war es auch, der Giancarlo Falappa nach dessen schwerem Unfall wieder ins Leben zurückhalf. Bei vielen Veranstaltungen gedachten Fahrer und Kollegen des lebensfrohen Italieners, selbst Ayumu Sasaki hielt auf Phillip Island eine Gedenkschrift für ihn in der Startaufstellung.



Den Erzrivalen besiegt: Marc-Reiner Schmidt (#1) vor Thomas Chareyre wieder Weltmeister

Titel Nummer 2

XIEM

Titelverteidiger Marc-Reiner Schmidt ging mit 10 Punkten Vorsprung auf Lukas Höllbacher ins WM-Finale auf dem Circuit Carole. Nach drei Rennläufen hatte der Friedrichshafener 5 Punkte Vorsprung auf Tagessieger Thomas Chareyre, Höllbacher fiel auf den dritten WM-Rang zurück. Es war der vierte WM-Titel für einen deutschen Supermoto-Fahrer.

Von: **Thomas Schiffner**

Marc-Reiner Schmidt wusste um seine Stärke und wie man einen solchen Vorsprung verwalten kann. Aber er wusste auch, dass Multi-Weltmeister Thomas Chareyre auf seiner Heimstrecke in Carole bei Paris schwer zu schlagen sein würde. Für den Bodenseeschwaben begann das Wochenende auf der 2120 Meter langen Strecke am Samstag vielversprechend; er konnte die Superpole gewinnen und damit seinen ersten WM-Punkt verbuchen, während sich Chareyre nicht für die Superpole qualifizierte. Es hatte am ersten Renntag stark geregnet. Die Organisatoren konnten erst vor Rennen 1 alle drei Offroadteile befahrbar machen, sodass Race 1 auf quasi neuer Strecke und mit Slicks gefahren wurde.

TM-Werksfahrer Schmidt startete schlecht, konnte sich aber schnell von P6 an die Spitze vorarbeiten. Doch Markenkollege Chareyre hatte die bessere Pace und gewann vor Schmidt und KTM-Pilot Höllbacher.

Marc Schmidt „all in“

Der Deutsche hatte nun vor dem „Fast Race“ am Sonntag 11 Punkte Vorsprung auf Chareyre und 13 auf Höllbacher: „Ich wusste, dass ich jetzt ‚all in‘ fahren musste, um vor dem Superfinale einen größeren Vorsprung vor Thomas (Chareyre) zu haben“. MRS startete als Zweiter hinter Höllbacher, konnte den Österreicher aber nach einer Runde passieren. In der Endphase kam Chareyre herangeflogen und überholte Schmidt Ende des Offroadteils in der letzten Runde. Doch der Schwabe konnte kontern und gewann das Rennen vor dem Franzosen und Höllbacher – der Rest des 29-köpfigen Feldes lag weit zurück.

Ins Superfinale, in dem 30 Punkte vergeben werden, ging Schmidt mit beruhigenden 14 Punkten Vorsprung auf Chareyre. „Ich startete von der Pole, ließ mich aber gleich auf 3 zurückfallen, ich wollte keine Konfrontation und mich aus jedem Scharmützel raushalten“, so Schmidt. Mit Platz 3 hinter Chareyre und Höllbacher fuhr der beste Deutsche seit Bernd Hiemer seinen zweiten WM-Titel ein.

Luki Höllbacher konnte in Carole die Pace von Schmidt und Chareyre nicht mitgehen. Mit den Plätzen 3-3-2 verlor er den Vizetitel an Chareyre.

Marc-Reiner Schmidt hat gute Nachrichten für seine deutschen Fans: „Ich bestreite 2023 wieder die WM für mein Team L30 Racing TM. Anstelle der italienischen Meisterschaft werde ich die Supermoto-IDM mit eigenem Team bestreiten.“ ■



Zweites WM-Gold für MRS

XIEM

SUPERMOTO-WM

Carole (F), 15./16. Oktober

1.	Thomas Chareyre (F), TM	1-2-1
2.	Marc-R. Schmidt (D), TM	2-1-3
3.	Lukas Höllbacher (A), KTM	3-3-2
4.	Youry Catherine (F), Honda	4-4-6
5.	Elia Sammartin (I), TM	9-5-4
6.	Axel Marie Luce (F), TM	6-7-5
7.	Steve Bonnal (F), TM	5-6-9
8.	Andr. Buschberger (A), KTM	10-8-8
9.	Giovanni Bussei (I), Honda	11-10-10
10.	Tim Szalai (F), Husqvarna	15-12-7

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 6 Läufen

1.	Marc-Reiner Schmidt	410 Punkte
2.	Thomas Chareyre	405
3.	Lukas Höllbacher	396
4.	Elia Sammartin	292
5.	Milan Sitniansky (CZ)	234
6.	Youry Catherine	219
7.	Axel Marie Luce	216
8.	Steve Bonnal	195
9.	Andreas Buschberger	183
10.	Mickael Amodeo (F)	173

NACHRICHTEN

MXGP-KALENDER 2023

FIM und Infront Moto Racing haben den vorläufigen Kalender der Motocross-WM 2023 vorgelegt. Knackpunkte sind neben dem Deutschland-GP in Teutschenthal am 11. Juni der Start Mitte März in Argentinien sowie ein WM-Lauf in den Niederlanden (Arnhem). Viel diskutiert werden dürften die drei Asien-GPs sowie das späte Finale Mitte Oktober in Matterley Basin. Der Kalender umfasst 20 Läufe.

12.03. Villa La Angostura (RA)
26.03. TBA
08./10.04. TBA
16.04. Pietramurata (I)
30.04. Agueda (P)
07.05. Arroyomolinos (E)
21.05. Villars-sous-Écot (F)
04.06. Kegums (LV)
11.06. Teutschenthal (D)
25.06. Sumbawa (RI)
02.07. Lombok (RI)
16.07. Loket (CZ)
23.07. Lommel (B)
06.08. TBA (Finnland)
13.08. Uddevalla (S)
20.08. Arnhem (NL)
3.09. Afyonkarahisar (TR)
17.9. Than Hoa (VN)
01.10. TBA
15.10. Matterley Basin (GB)
22.10. MXoN Ernée (F)

NICHOLS STATT ROCZEN

Der Nachfolger von Ken Roczen im US-Team Honda HRC steht fest. Mit Colt Nichols (28) verpflichteten die Roten einen äußerst erfahrenen 250er-Piloten, der die zweite 450er Honda CRF 450 RWE neben Chase Sexton in der kommenden AMA Supercross-Meisterschaft pilotieren wird.

GAPPMEIER UND NIELSEN

Während beim Flutlicht-Speedway in St. Johann im Pongau Daniel Gappmeier den Sieg an seine Fahnen heften konnte, erwuchs ihm beim Murecker Meeting mit dem Dänen Matias Nielsen ein unbezwingbarer Gegner. Doch Platz 2 vor Nick Skorja (SLO) und Kacper Lobozinski (PL) war ebenso beachtenswert. Die einzige Lady im Feld, Patricia Erhart, errang Platz 11.



In Zschopau ungeschlagen, aber ohne WM-Titel: Josep Garcia (KTM)

PAIRAN

Schnell ohne Titel

Während sich Andrea Verona beim Enduro-WM-Finale in Zschopau den GP-Titel holte, Wil Ruprecht E2-Weltmeister und Brad Freeman E3-Weltmeister wurde, ging Josep Garcia leer aus: Der Spanier gewann beide Tage und war schnellster Fahrer, verpasste jedoch verletzungsbedingt zwei Wertungstage.

Von: **Robert Pairan**

In Zschopau war der Spanier aber klar dominierender Fahrer – was sich bereits beim anspruchsvollen Prolog zeigte, den er vor Brad Freeman gewann.

Den ersten Tagessieg holte sich Garcia, der in der ersten Runde die Führung übernahm und 7 der 11 Sonderprüfungen gewann. Genauso am zweiten Tag, an dem er sich aber erst an die Spitze kämpfen musste, um die Führung zu übernehmen.

Freemans Vorsprung wuchs

Doch hinter ihm ging es nicht um Podestplätze, sondern um WM-Titel: Nach dem ersten Fahrtag hatte Brad Freeman in der E3-Klasse zu dem bis dahin Führenden Mikael Persson aufgeschlossen. Punktgleich gingen sie in den letzten Fahrtag, an dem der E3-Weltmeistertitel entschieden wurde. Beide wechselten sich mit den Klassen-Siegen in den Sonderprüfungen ab, doch der Vorsprung des Briten wurde immer größer. Am Ende gewann er mit 39 Sekunden Vorsprung den WM-Titel. Doch erkämpft hatte ihn sich der Beta-Fahrer im Verlauf der Saison, als er verletzt und mit Schmerzen angetreten war, sich aber die wichtigen Punkte gesichert hatte.

Genau andersherum lief es in der E2-Klasse: Weil Josep Garcia einen Wettbewerb mit gebrochenem Daumen ausgesetzt hatte, konnte sich Wil Ruprecht zu Saisonmitte bereits an die Spitze setzen. Im vorletzten Lauf war es zwar zu einem Ausfall an der TM gekommen, doch der Australier war mit über 20 Punkten Vorsprung zum Finale angereist. Garcia dominierte zwar deutlich, bekam auch noch Schützenhilfe von den Briten Steve Holcombe und Nathan Watson, die sich zwischen die beiden Konkurrenten schoben, doch am Ende blieben Ruprecht neun Punkte Vorsprung für den Titel.

Andrea Verona hatte sich den Titel in der E1-Klasse schon beim vorletzten Lauf gesichert, doch diesmal ging es für den Italiener darum, den Vorsprung in der GP-Wertung zu halten: Das gelang ihm schon am ersten Tag mit Platz 5, der auch den Tagessieg in der E1-Klasse bedeutete. Damit war er in der Meisterschaft uneinholbar und der erste Italiener, dem das gelang. Seinen Vertrag mit GasGas hat er allerdings schon vor dem Titel um zwei weitere Jahre verlängert.

Bester Deutscher in der GP-Wertung war Eddi Hübner, der mit den Plätzen 10 und 8 „den besten WM-Lauf seit langer Zeit“ hatte. Die anspruchsvollen Sonderprüfungen kamen dem KTM-Fahrer entgegen.

Lokalmatador Luca Fischeder hatte ein rabenschwarzes Wochenende: Der Sherco-Pilot wollte seinen letzten Lauf als Junior mit einem weiteren Podium krönen, doch am ersten Tag zerstörte er bei einem Sturz seinen Gasgriff mit anhängender Armatur für den Elektrostarter.

Sydow: Werksvertrag?

So konnte er nicht mehr weiterfahren. Am zweiten Tag dann ein Sturz, bei dem er sich seinen eine Woche zuvor bereits angeschlagenen Fuß erneut verdrehte – damit war auch Tag 2 für ihn ohne Ergebnis vorzeitig beendet.

Sein neuer Teamkollege Jeremy Sydow zeigte sich indes von der besten Seite: Zwar hatte der Cross-Profi vereinzelt Probleme in den schwierigen Abschnitten von Extremtest und Enduroprüfung. Doch auf der Cross-Prüfung am Wiesenhang mit Waldpassagen spielte er seinen Speed aus und gewann diese teilweise mit Zeiten, die auch für die Spitze der GP-Klasse gereicht hätten. Für den 22-jährigen Chemnitzer war das eine Nagelprobe, die ihm die Tür zum Sherco-Vertrag für die Enduro-Weltmeisterschaft geöffnet hat. ■



PAIRAN

GP-Weltmeister: Andrea Verona



PAIRAN

E3-Weltmeister: Brad Freeman

ENDURO-WM

Zschopau (D), 15. Oktober

Pos.	Fahrer	Zeit
1.	Josep Garcia (E), KTM	1:05.59,24 h
2.	Brad Freeman (GB), Beta	+ 43,91 s
3.	Steve Holcombe (GB), Beta	+ 57,41 s
4.	Wil Ruprecht (AUS), TM	+ 1.15,67 min
5.	Andrea Verona (I), GasGas	+ 1.19,16 min
6.	Nathan Watson (GB), Honda	+1.26,36 m
7.	Thomas Oldrati (I), Honda	+ 2.30,31 min
8.	Mikael Persson (S), Husqv.	+3.10,52 min
9.	Daniel Milner (AUS), Fantic	+ 3.25,78 m
22.	Edward Hübner (D), KTM	+ 7.22,08 min

Zschopau (D), 16. Oktober

Pos.	Fahrer	Zeit
1.	Josep Garcia (E), KTM	1:03.46,07 h
2.	Brad Freeman (GB), Beta	+ 15,81 s
3.	Andrea Verona (I), GasGas	+ 43,48 s
4.	Nathan Watson (GB), Honda	+ 43,87 s
5.	Mikael Persson (S), Husqv.	+ 55,66 s
6.	Steve Holcombe (GB), Beta	+ 59,64 s
7.	Thomas Oldrati (I), Honda	+ 2.07,63 min
8.	Daniel McCanney (GB), Sherco	+2.28,85 m
9.	Daniel Milner (AUS), Fantic	+ 2.30,88 m
20.	Edward Hübner (D), KTM	+ 6.06,51 min

MEISTERSCHAFTSSTAND

Endstand nach 7 Veranstaltungen

Pos.	Fahrer	Punkte
1.	Andrea Verona	219 Punkte
2.	Josep Garcia	195
3.	Wil Ruprecht	180
4.	Nathan Watson	170
5.	Steve Holcombe	127
6.	Thomas Oldrati	124
7.	Brad Freeman	112
8.	Mikael Persson	87
9.	Daniel Milner	76
10.	Matteo Cavallo (I)	68

Grasbahn-EM Swingfield

Der fliegende Hummel

Nach dem Verlust des Langbahn-WM-Titels in dieser Saison trumpfte Romano Hummel beim letzten Saisonrennen noch einmal ganz groß auf: Der Niederländer gewann in Swingfield erstmals den Europameistertitel so überlegen, wie es nur irgendwie geht.

Von: **Thomas Schiffner**

Auf den anspruchsvollen und meist schlecht gesicherten Grasbahnen auf der britischen Insel sind naturgemäß die Engländer meist die Favoriten. Daher gehörten die Langbahn-WM-Piloten Chris Harris und Zach Wajtknecht sowie Paul Cooper unter den 18 Grasbahn-EM-Finalisten in Swingfield in der Nähe von Dover zu den Topfavoriten. Sie konnten ihrer Rolle auch gerecht werden, doch an einem kamen sie nicht vorbei: Dem Weltmeister von 2021, Romano Hummel. Der 23-Jährige aus Hoogkerk, einer von gleich fünf Niederländern im Feld, war von der ersten bis zur letzten Runde unantastbar. Mit Harris, Wajtknecht und dem Dänen Jacob Bukhave qualifizierte er sich direkt für das A-Finale, in dem es um den Titel ging.

Im B-Finale alias Last Chance Heat kämpften sechs weitere Fahrer um die letzten beiden Finalplätze. Cooper gewann es vor Kenneth Kruse Hansen. Der vorher sehr starke Schwarzwälder David Pfeffer (zwei zweite Plätze) fiel ausgerechnet in diesem Last Chance Heat aus und wurde damit Zehnter.

Im Finale machte Hummel vom Startplatz Gelb kurzen Prozess und holte seinen ersten EM-Titel vor Harris und Wajtknecht.


VELDHUIZEN

Konkurrenz in Grund und Boden gefahren: Romano Hummel (#12)

Für „Bomber“ Harris war es die erste EM-Medaille, für den 24-jährigen Wajtknecht schon die dritte nach 2018 und dem Titel in 2019. Kruse Hansen fiel im Finallauf aus.

Stephan Katt und Christian Hülshorst konnten wegen ihrer Verletzungen nicht starten. Die anderen zwei deutschen Fahrer Jörg Tebbe und Fabian Wachs kamen mit den Verhältnissen überhaupt nicht zurecht: Routinier Tebbe kam auf je einen Punkt in den beiden Läufen, in denen Wachs ausfiel. Das waren die beiden letzten Plätze, die nicht für das C-Finale reichten. ■

GRASBAHN-EM

Finale Swingfield (GB), 16. Oktober

1.	Romano Hummel (NL)	20+5 P.
2.	Chris Harris (GB)	18+4
3.	Zach Wajtknecht (GB)	19+3
4.	Paul Cooper (GB)	10+2
5.	Jacob Bukhave (DK)	16+1
6.	Kenneth Kruse Hansen (DK)	13+R
7.	Mika Meijer (NL)	15
10.	David Pfeffer (D)	11
17.	Jörg Tebbe (D)	2
18.	Fabian Wachs (D)	0

German Speedway Masters Dohren

Blödorn und Dohren

Nach Olching und Teterow fand der finale Lauf der neuen deutschen Speedway-Serie German Speedway Masters (GSM) auf der Minibahn in Dohren statt.

Von: **Thomas Schiffner**

Auf dem ultrakurzen 215-Meter-Geläuf entschieden sich sowohl die Einzel- als auch die Teamwertung in dem Hybridwettbewerb. In der Einzelwertung lag vor Dohren Mads Hansen in Führung, doch der Däne trat beim dritten Rennen nicht mehr an. So war Deutschlands derzeitige Nummer 1 Norick Blödorn mit 30 Punkten der Topfavorit. Während der Pole Bartosz Smektala, der zum ersten Mal am Start war, den Finallauf im dritten Anlauf vor dem Dänen Benjamin Basso und dem Franzosen David Bellego gewann, wurde der Lette Andzejs Lebedevs, der nur beim Auftakt in Olching dabei war und jetzt plötzlich Champion werden konnte, beim zweiten Startversuch ausgeschlossen, weil er Basso vom Motorrad geholt hatte. Norick Blödorn war im Halbfinale gescheitert, gewann aber mit 12 errungenen Punkten den Titel doch noch mit drei Zählern Vorsprung auf Lebedevs. Hansen wurde trotz seines Fehlens noch Tabellendritter in dem schwer zu überblickenden Modus. Von den 33 Fahrern im Schlussklassement haben nur fünf alle drei Rennen bestritten.

In der Teamwertung hatte Dohren schon vor dem Heimrennen 23 Punkte Vorsprung und siegte am Renntag vor dem DMV Team und dem MSC Nidda. In der Schlusswertung lag Dohren mit 93 Punkten vor dem DMV Team (65) und Teterow (63). ■


GOFFELMEYER

Norick Blödorn beendet seine Saison mit dem Gewinn des GSM-Titels

SPEEDWAY

German Speedway Masters , Endstand

1.	Norick Blödorn (D)	42 Pkt. (3 Rennen)
2.	Andzejs Lebedevs (LV)	39 (2)
3.	Mads Hansen (DK)	32 (2)
4.	Valentin Grobauer (D)	26 (3)
5.	Lukas Baumann (D)	25 (2)
6.	Sandro Wassermann (D)	21 (3)
7.	Kai Huckenbeck (D)	20 (1)
8.	René Deddens (D)	19 (3)
9.	Benjamin Basso (DK)	18 (1)
10.	David Bellego (F)	17 (1)



MOTOR MARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



BMW





Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H

BMW 700, bordeauxrot, original 45000 km, Zust. 2, nur € 13.900,-. T. 0153/2090250 H

Ferrari



Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH Tel. 02402/768989 H

Jaguar



ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Arden



Suche orig. Arden Jaguar AJ 2 Cabriolet. englishcars@gmx.de H

McLaren



McLaren 570 GT, EZ 11/18, 36000 km, 2. Hd., Glasdach, Navi, B&W Sound, Kamera, Liftsyst., Scheckh. + neuw., 145.000,- €. Harnisch Kraftfahrzeuge oHG, Atzbachstr. 10, 35789 Weilmünster, Tel. 06472/8999 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59229

Mercedes



S 63 AMG 4Matic Cabrio, 2016, 53000 km, 430 kW (585 PS), abs.Voll. + 21" Bra, Carbon, neuw.! 119.900 € (MwSt. awb.). Harnisch Kraftfahrzeuge oHG, Atzbachstr. 10, 35789 Weilmünster 10, Tel. 06472/8999 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59230



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59283



GLE 63 AMG, 38.789 km, 410 kW (557 PS), weiß, Leder Nappa, 360°- Kamera, Standheizung, FZ-NR. 12327, Klima, 81.998,- €. Herbert Köpper GmbH, Duvenkamp 10, 46282 Dorsten Tel. 02362/ 990489, info@auto-koepper.de, http://www.mercedes-benz-koepper.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59272



Kaufe jedes G Modell, ab Bj. 2018, unkompliziert und fair. Tel. 0172/4310800

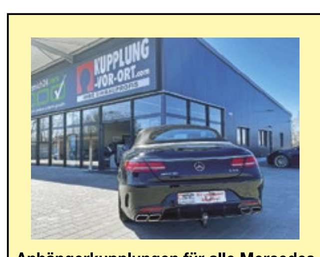


1970 Mercedes 280 SE 3.5 Cabriolet, Matching colours: 571 H dunkelrot metallic! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



GLC 63 AMG, 18281 km, 350 kW (476 PS), schwarz, Leder Nappa, HUD, AHK, 360°-Kamera, Klima, Fzg.-Nr. 12243, 79.888,- € (MwSt. awb.). Herbert Köpper GmbH, Duvenkamp 10, 46282 Dorsten Tel. 02362/ 990489, info@auto-koepper.de, http://www.mercedes-benz-koepper.deH

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59271



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H



EQC 400, 29970 km, 300 kW (408 PS), schwarz, AHK, Navi, Leder, Distronic, SHD, FZ-NR. 12521, HUD, 74.998,- € (MwSt. awb.). Herbert Köpper GmbH, Duvenkamp 10, 46282 Dorsten Tel. 02362/ 990489, info@auto-koepper.de, http://www.mercedes-benz-koepper.deH

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59256

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H

Mini



Mini 850, britisch grün, Zustand 2-3. nur € 7.500,-. Tel. 0163/2090250 H

Renn/Rallye



Kunststoffscheiben mit ABE für alle Rennfahrzeuge/Straßenfahrzeuge, auch mit Schiebefenster, in allen Biegeradien. Tel. 0171/7722919

Smart

www.berlin-tuning.com H



ForTwo Brabus Paket, 17996 km, 60 kW (82 PS), weiß, Leder, Klima, Rückfahrkamera, FZ-NR. 12356, 24.898,- € (MwSt. awb.). Herbert Köpper GmbH, Duvenkamp 10, 46282 Dorsten Tel. 02362/990489, info@auto-koepper.de, http://www.mercedes-benz-koepper.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 59267

VW



Golf GTI Clubsport S, Nr. 26/400, 310 PS, EZ 12/2016, 15.341 km, schwarz, Neuzustand, Scheckheft, VB 55.000,- € (MwSt. awb.). Arnstadt Kristall GmbH, Bierweg 27, 99310 Arnstadt, Tel. 03628/66000

Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H

Verschiedene Marken

WARD Gelände-Abschleppwagen, 3,5 t, Dieselmotor, € 19.900,-. T. 0163/2090250 H



Veranstaltungen

Freies Fahren Autodrom Most am 23. Oktober 2022, www.amc-burgau.de



Versicherungen





MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) **Fax: 0711/182-1783**

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 45/22

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



TEAM ASPAR

Nach dem Sieg in Down Under und dem vorzeitigen Moto3-Titelgewinn steht die Welt von Izan Guevara auf dem Kopf

Titel verdient

**zum F1 Grand Prix von Japan
MSa 44/2022**

Die FIA hat mit der Fünf-Sekundenstrafe und der vollen Punktewertung wieder einmal eine Entscheidung getroffen, die nicht nachvollziehbar ist. Dennoch ist Verstappen der einzige Fahrer, der sich heuer den WM-Titel verdient hat. Ferrari hat nach erfolgreichem Start einen Mist nach dem anderen gebaut, und Mercedes war einfach zu schwach.

**Johannes Orth
A-2230 Gänserndorf**

Schweinerei

**zum F1 Budget-Deckel-Streit
MSa 44/2022**

Was bitte ist so schwer, um das Budget der Teams zu überwachen? Alle haben eine komplette Bilanz zu erstellen. Kostenstelle für Kostenstelle. Wer beim Bescheißen erwischt wird, sollte alle Punkte aberkannt bekommen und alle Prämien zurückzahlen müssen. Außerdem wird er für eine Saison ausgeschlossen. Dann wird niemand mehr überziehen.

**Friedrich Gropengießer
D-90522 Oberasbach**

Das habe ich schon lange gedacht, dass Red Bull die Weltmeisterschaft 2021 durch Betrug gewonnen hat. Das ist eine richtige Schweinerei.

**Luciano Chiossi
D-88453 Erolzheim**

Imola statt Monza

**zum Tod von Phil Read
MSa 44/2022**

Schöne Hommage an den verstorbenen sechsfachen Motorradweltmeister! Kleine Korrektur: Die beiden WM-Laufsiege in Italien 1969 holte er nicht in Monza, sondern in Imola. Wichtig wäre auch, auf einen Umbau seines TD2B Yamaha-Motors hinzuweisen, welchen der alte Rennfuchs Helmut Fath ausführte. Es handelte sich um einen Umbau des Primärtriebs auf Trockenkupplung, womit der innere Widerstand beim Anschieben gegenüber den Ölbadkupplungen der Yamaha-Konkurrenz deutlich verringert wurde und der auch für einen abrupteren Kraftschluss beim Einkuppeln sorgte. Damit konnte Read in der Saison 1971 beim Start oft rennentscheidende Meter gutmachen.

**Manfred Woll
D-76865 Insheim**

KONTAKT

**MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»**
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



20. Oktober 2022: Freies Fahren Spa-Francorchamps (Pkw)
26. Oktober 2022: Freies Fahren Hockenheimring (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Termine

TV-Programm

Freitag, 21. Oktober

Zeit	Sendung	Sender
20.45	Formel 1 Austin, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
23.45	Formel 1 Austin, 2. Freies Training **LIVE**	Sky F1*/ORF 1

Samstag, 22. Oktober

Zeit	Sendung	Sender
06.25	Moto3-WM Sepang, Qualifying **LIVE**	Servus TV
07.30	Moto2-WM Sepang, Qualifying **LIVE**	Servus TV
ab 08.25	MotoGP Sepang, FP4 & Qualifying **LIVE**	Servus TV
12.10	DRM 3-Städte-Rallye, Highlights	N-TV
12.30	GT Masters Hockenheim, 1. Rennen **LIVE**	NITRO
14.15	Carrera Cup Hockenheim, 1. Rennen **LIVE**	NITRO
18.20	Supersport-WM San Juan, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
18.30	Formel 1 Austin, Teamchef-PK **LIVE**	Sky Sport F1*
19.30	Superbike-WM San Juan, 1. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
20.45	Formel 1 Austin, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
23.30	Formel 1 Austin, Qualifying **LIVE**	Sky F1*/ORF 1
23.55	Formel 1 Austin, Qualifying **LIVE**	SRF 2

Sonntag, 23. Oktober

Zeit	Sendung	Sender
ca. 00.00	SBK-WM San Juan, 1. Rennen (Aufz.)	Servus TV
05.20	Motorrad-WM Sepang, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
06.00	Moto3-WM Sepang, Rennen **LIVE**	Servus TV
07.05	Moto2-WM Sepang, Rennen **LIVE**	SRF 2
07.20	Moto2-WM Sepang, Rennen **LIVE**	Servus TV
08.50	MotoGP Sepang, Rennen **LIVE**	SRF 2
09.00	MotoGP Sepang, Rennen **LIVE**	Servus TV
12.00	Rallye-WM Catalunya, Power Stage **LIVE**	Servus TV
12.30	GT Masters Hockenheim, 2. Rennen **LIVE**	NITRO
13.30	MotoGP Sepang, Rennen (Wh.)	Servus TV
14.15	Carrera Cup Hockenheim, 2. Rennen **LIVE**	NITRO
18.20	Supersport-WM San Juan, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
19.05	Superbike-WM San Juan, SP Race (Aufz.)	Servus TV D**
19.30	Superbike-WM San Juan, 2. Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
ab 19.30	Formel 1 Austin, Vorber. & Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
ca. 20.15	Formel 1 Austin, Vorber. & Rennen **LIVE**	ORF 1/SRF 2
20.00	Superbike-WM San Juan, 2. Rennen **LIVE**	Servus TV D**
20.00	NASCAR Cup Series, Homestead **LIVE**	Motorvision TV*
22.50	Superbike-WM San Juan, 2. Rennen (Aufz.)	Servus TV A**
23.50	Formel 1 Austin, Rennen (Zus.)	Servus TV A**

Livestream/Internet

Freitag, 21. Oktober bis Sonntag, 23. Oktober

Zeit	Sendung	Anbieter
---	Rallye-WM/-EM Catalunya, kompl. **LIVE**	wrcplus.com*
---	Mot.-WM Sepang, alle Sessions **LIVE**	DAZN.de*
---	SBK-WM San Juan, alle Sessions **LIVE**	servustv.com
je 22.00	Rallye-WM Catalunya, Tages-Highlights	redbull.tv

Samstag, 22. Oktober

Zeit	Sendung	Anbieter
ab 06.35	Mot.-WM Sepang, alle Qualifyings **LIVE**	servustv.com
ca. 08.55	GT Masters Hockenheim, 1. Qualifying **LIVE**	sport.de
10.30	Rallye-WM Catalunya, WP 11 **LIVE**	servustv.com
ca. 11.30	TCR Germany Hockenheim, 1. Rennen **LIVE**	sport.de
ca. 16.40	GT4 Germany Hockenheim, 1. Rennen **LIVE**	sport.de
18.30	Rallye-WM Catalunya, WP 14 **LIVE**	servustv.com

Sonntag, 23. Oktober

Zeit	Sendung	Anbieter
ab 05.20	Motorrad-WM Sepang, alle Rennen **LIVE**	servustv.com
08.00	Rallye-WM Catalunya, WP 17 **LIVE**	servustv.com
ca. 08.55	GT Masters Hockenheim, 2. Qualifying **LIVE**	sport.de
ca. 11.30	TCR Germany Hockenheim, 2. Rennen **LIVE**	sport.de
12.00	Rallye-WM Catalunya, Power Stage **LIVE**	servustv.com
ca. 15.35	GT4 Germany Hockenheim, 2. Rennen **LIVE**	sport.de

* kostenpflichtig ** A = nur in Österreich, D = nur in Deutschland

Vorschau



WILHELM

Formel 1: Mit der Austin-Achterbahn biegt die F1-Saison auf die Zielgerade ein



HYUNDAI

Rallye-WM: Der WRC-Zirkus gastiert vorerst zum letzten Mal in Katalonien



MOTOGP

Motorrad-WM: Wenn es gut läuft, kann Bagnaia in Sepang den Titel klarmachen

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

Datum	Veranstaltung	Land
20.–23.10.	Rallye-WM (+ EM), Catalunya	E
22.10.	Nürburgring Langstrecken-Serie, 7. Lauf	D
22./23.10.	NASCAR Trucks/Xfinity/Cup, Homestead	USA
22./23.10.	ADAC GT Masters/GT4/TCR, Hockenheim	D
22./23.10.	Porsche Carrera Cup, Hockenheim	D
23.10.	Formel 1, Austin	USA

Motorrad

Datum	Veranstaltung	Land
21./22.10.	Supercross-WM, Melbourne	AUS
22./23.10.	Superbike-/Supersport-WM, San Juan	RA
23.10.	Motorrad-WM, Sepang	MAL